

Amtliches  
stenographisches Bulletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 1

BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL  
DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2.— für die Schweiz, Fr. 4.— für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2.—, Union postale fr. 4.—. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

## Rechnungswesen der Eisenbahnen.

(Der Entwurf des Bundesrates ist abgedruckt Seite 709 ff. des letzten Jahrganges.)

### Beschluss des Ständerates.

19. Dezember 1895.

### Bundesgesetz

über das

### Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates  
vom 11. November 1895,

beschliesst:

Art. 1. Das Rechnungswesen sämtlicher Eisenbahnen in der Schweiz unterliegt den Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes. Diese Bestimmung findet auch Anwendung auf die in der Schweiz gelegenen Bahnstrecken, welche ausländischen Unternehmungen angehören oder von solchen betrieben werden, soweit dies nach den abgeschlossenen Staatsverträgen zulässig ist.

Für die Aktiengesellschaften gelten ausserdem die Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Obligationenrecht, soweit das vorliegende Gesetz nicht besondere, davon abweichende Vorschriften enthält.

Der Bundesrat ist befugt, bezüglich derjenigen Linien, welche fremden Unternehmungen, schweizerischen Kantonen oder Gemeinden gehören, Ausnahmen von den Bestimmungen der Art. 11—14 dieses Gesetzes zu gestatten.

Art. 2. Die Rechnungen und Bilanzen sind nach einheitlichen, vom Bundesrate festzusetzenden Formularen zu erstellen, auf 31. Dezember jeden Jahres abzuschliessen und dem Bundesrate in einer von demselben zu bestimmenden Frist, von den Aktiengesellschaften jedenfalls vor der Generalversammlung der Aktionäre, zur Prüfung (Art. 16) und Genehmigung vorzulegen.

Bei neuen Bahnunternehmungen hat der Abschluss und die Vorlage der Rechnungen erstmals auf Ende

### Anträge der Kommission des Nationalrates.

(HH. Speiser, Albertini, Bolla, Comtesse, Cramer-Frey, Curti, Decollogny, Fehr, Keel, Kuntschen, Marti, Schobinger, Zschokka.)

12. Februar / 16. März 1896.

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates, wo nichts anderes bemerkt ist.

### Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1. Das Rechnungswesen sämtlicher Eisenbahnen in der Schweiz unterliegt den Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes. Diese Bestimmung findet, soweit nicht Staatsverträge ausdrücklich andere Grundsätze aufstellen, auch Anwendung auf die in der Schweiz gelegenen Bahnstrecken, welche ausländischen Unternehmungen angehören oder von solchen betrieben werden.

Alinea 2, wie Ständerat.

Auf diejenigen Linien, welche Kantonen oder ausländischen Unternehmungen angehören, finden die Bestimmungen der Art. 11—14 des gegenwärtigen Gesetzes keine Anwendung.

desjenigen Jahres stattzufinden, in welchem der Betrieb einzelner Teile oder der ganzen Bahn eröffnet wurde. Der Bundesrat ist indessen befugt, auch schon während der Bauzeit die Vorlage von Rechnungsausweisen zu verlangen.

**Art. 3.** Alle Bahnunternehmungen haben auf Verlangen des Bundesrates gleichzeitig mit den üblichen, das ganze Netz umfassenden Rechnungen und Bilanzen, besondere Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital einzelner Linien, welche nach den Konzessionen besondere Rückkaufsobjekte bilden, zu erstellen und vorzulegen.

Bilden die sämtlichen Linien einer Unternehmung konzessionsgemäss ein untrennbares Ganzes, oder hat durch Vereinbarung mit den Bundesbehörden eine Zusammenfassung konzessionsmässig getrennter Linien zu einem einheitlichen Rückkaufsobjekte stattgefunden, so fällt die Verpflichtung zur Ausscheidung des Reinertrages und des Anlagekapitals der einzelnen Linien dahin und es ist in diesem Falle die den Rückkaufsbestimmungen entsprechende Nachweisung des Reinertrages und des Anlagekapitals auf die vereinigten Linien als Ganzes zu beschränken.

Wird die Vorlage der konzessionsmässig ausgetrennten Rechnungsergebnisse von einer Bahnunternehmung in der festgesetzten Frist (Art. 20) unterlassen, so ist der Bundesrat befugt, die sämtlichen Linien der Unternehmung als einheitliches untrennbares Rückkaufsobjekt zu behandeln. In diesem Falle gilt als nächster Rückkaufstermin der 1. Mai 1903 und als Rückkaufsentschädigung der 25fache Reinertrag oder das Anlagekapital des ganzen Netzes.

**Art. 4.** Der Baukonto einer Eisenbahnunternehmung darf mit allen Kosten belastet werden, welche vom Konzessionsinhaber für die Erstellung oder den Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials aufgewendet worden sind.

Wird eine Bahn durch Vertrag von einer andern Unternehmung um einen Preis erworben, welcher geringer ist als der bisherige Bilanzwert, so darf der neue Bilanzwert nicht mehr als den Kaufpreis betragen; ist hingegen der Kaufpreis höher, so darf der Ansatz der alten Bilanz nicht überschritten werden.

Organisations- und Verwaltungskosten, sowie Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Errichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten beigelegt, Aktienzinse jedoch nur, wenn die Auszahlung solcher auf Grund eines statutarischen oder vertraglichen Versprechens stattgefunden hat.

Bei neu gebauten Linien ist es zulässig, die Ausgaben für die Regulierung und Einschotterung der Geleise, soweit sie die normalen Unterhaltungskosten übersteigen, während der ersten sechs Betriebsmonate auf Baukonto zu tragen.

**Art. 5.** Nach Eröffnung des Betriebes dürfen die Kosten der Ergänzungs- und Neuanlagen oder der

Wird die Vorlage der konzessionsmässig ausgetrennten Rechnungsergebnisse von einer Bahnunternehmung in der festgesetzten Frist (Art. 20) unterlassen, so kann der Bundesrat die in Art. 19 und 20 vorgesehenen Massnahmen anordnen. Ueberdies können die sämtlichen Linien der Unternehmung als einheitliches, untrennbares Rückkaufsobjekt erklärt werden; in diesem Falle gilt als nächster Rückkaufstermin der 1. Mai 1903 und als Rückkaufsentschädigung der 25fache durchschnittliche Reinertrag der in Betracht fallenden 10 Jahre oder das Anlagekapital des ganzen Netzes; in Bezug auf die spätern Rückkaufstermine und die Rückkaufsentschädigungen gelten die Bestimmungen derjenigen Konzession, welche die grösste Bahnlänge umfasst.

#### **Baurechnung.**

**Art. 4.** Der Baukonto einer Eisenbahnunternehmung darf unter Vorbehalt der Bestimmungen der Art. 6 und 9 mit denjenigen Kosten belastet werden, welche . . .

Alinea 2, wie Ständerat.

Alinea 3, wie Ständerat, mit folgender Aenderung:

. . . erlaufen sind, und nicht höhere, als die, welche die Gesellschaft selbst für ihre festen Anleihen zu zahlen hat, werden den Anlagekosten beigelegt, Aktienzinse jedoch nur, wenn die Auszahlung solcher gemäss einer Vorschrift der Statuten oder gemäss Vertrag stattgefunden hat.

**Anschaffung von Betriebsmaterial dem Baukonto nur belastet werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird.**

Ausgaben für die Verbesserung oder die Verstärkung des Oberbaues dürfen nicht auf Baukonto getragen werden, sondern sind aus den Betriebseinnahmen, bezw. aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten.

Für die in diesem Artikel bezeichneten Arbeiten oder Anschaffungen ist die Anrechnung von Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten nur so weit zulässig, als für die Ausführung derselben besondere, vom Bahnbetrieb und Unterhalt unabhängige Ausgaben entstehen.

Art. 6. Für beseitigte oder untergegangene Anlagen und Einrichtungen ist der auf Baukonto verrechnete Wert der betreffenden Objekte abzuschreiben. Treten an deren Stelle neue Anlagen oder Einrichtungen, so darf der Wert derselben dem Baukonto belastet werden.

Die Kosten der Oberbauerneuerung dürfen nicht auf Baukonto getragen werden, sondern sind aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten.

Art. 7. Für Transporte, welche zu Bauzwecken des eigenen Unternehmens auf dessen Linien erfolgen, dürfen nur die Selbstkosten in Baukonto gestellt werden. Die Tarifansätze für solche Transporte werden durch ein besonderes, vom Bundesrat zu genehmigendes Reglement bestimmt.

Auf Material- oder Arbeitslieferungen zu Bauzwecken des eigenen Netzes ist die Anrechnung von Gewinnzuschlägen nicht statthaft.

Art. 8. Für alle Ergänzungs- und Neuanlagen und für die Anschaffung von Rollmaterial nach Eröffnung des Betriebes sind dem Bundesrate vor Ausführung der betreffenden Arbeiten oder Anschaffungen Projekte und Kostenvoranschläge zur Genehmigung vorzulegen. Die Nichtbeachtung dieser Bestimmung hat zur Folge, dass die Belastung des Baukontos mit den betreffenden Ausgaben nicht beansprucht werden darf.

Art. 9. Folgende Verwendungen und Verluste dürfen nicht auf Baukonto getragen werden:

- a. die Gründungskosten, insbesondere die Ausgaben für Erwerbung der Konzessionen, die Kosten der Konstituierung einer Gesellschaft und die Verwendungen auf Vorstudien und Vorprojekte;
- b. die Geldbeschaffungskosten aller Art;
- c. die Kursverluste auf dem Anlagekapital;
- d. die Subventionen oder Beiträge an andere Eisenbahnen, sowie an Strassen, Brücken und Gebäude, welche ausserhalb des eigenen Bahngebietes liegen oder im Eigentum Dritter verbleiben, und zwar auch dann, wenn solche Werke von der Bahnunternehmung selbst auf eigene Kosten ausgeführt werden;
- e. die aus Subventionen à fonds perdus gedeckten Kosten der Anlagen und Einrichtungen;

Ausgaben für die Verbesserung oder Verstärkung des Oberbaues dürfen nicht auf Baukonto getragen werden.

Art. 6. Für beseitigte oder untergegangene Anlagen und Einrichtungen oder Bestandteile solcher ist der auf Baukonto verrechnete Wert der betreffenden Objekte abzuschreiben. Die Abschreibung soll ausser den eigentlichen Erstellungs- oder Anschaffungskosten einen verhältnismässigen Teil der Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten und der Bauzinse umfassen.

Treten an Stelle der abgegangenen Objekte neue Anlagen oder Einrichtungen, so darf deren Wert dem Baukonto belastet werden.

Eine Abschreibung vom Baukonto für den durch Erneuerung ersetzten Oberbau hat nicht stattzufinden; andererseits dürfen auch keine Oberbauerneuerungskosten auf den Baukonto gebracht werden.

- b. die Geldbeschaffungskosten und Kursverluste aller Art.

Streichung von litt. a.

f. die Kosten der Organisation und Einrichtung des Betriebes;

g. Streichung.

h. alle in diesem Artikel nicht genannten Verwendungen, deren Verrechnung auf Baukonto nach den Bestimmungen dieses Gesetzes (Art. 4—8) nicht zulässig ist.

Subventionen à fonds perdus (litt. e) dürfen überhaupt nicht in die Bilanz aufgenommen werden.

Art. 10. Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen und Ausgaben umfassen, soweit diese dem Grunde nach feststehen.

Die Unterhaltung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen hat aus den laufenden Betriebseinnahmen zu erfolgen.

Die Schuldenzinsen, die gesetzlich geforderten Einlagen in den Erneuerungsfonds, die statutarischen oder reglementarischen Einlagen in andere Fonds, sowie die pflichtigen Abschreibungen und Amortisationen sind alljährlich unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu setzen, auch wenn die Betriebseinnahmen zur Bestreitung derselben unzureichend sind.

Art. 11. Für die einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, ist ein Erneuerungsfonds anzulegen.

Die jährlichen Einlagen in diesen Fonds sind nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen und als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen.

Der Bestand des Erneuerungsfonds soll zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller in Lemma 1 genannten Anlagen oder Gegenstände entsprechen. Der in diesem Sinne berechnete Betrag des Erneuerungsfonds ist in die Passiven der Bilanz aufzunehmen. Die Differenz zwischen dem Sollbetrag des Fonds und dem in den Aktiven enthaltenen Betrag desselben ist nach den Vorschriften der Art. 13 und 14 zu behandeln.

Art. 12. Die Beträge der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds werden nach Anhörung der Bahnverwaltungen vom Bundesrate festgesetzt. Die daherigen Ansätze sind gemäss den Anordnungen des Bundesrates in den Statuten oder in besondern Reglementen näher zu bestimmen.

Der Erneuerungsfonds darf nur für die in den Statuten oder Reglementen genannten Zwecke verwendet werden. Die Bestimmung dieser Zwecke unterliegt der Prüfung und Genehmigung des Bundesrates.

Die kompetenten Organe der Bahnunternehmung haben das Recht, gegen die in diesem Artikel vor-

Subventionen à fonds perdus, welche eine Eisenbahnunternehmung empfangen hat, dürfen von ihr nicht in die Bilanz aufgenommen werden.

#### Betriebsrechnung. Erneuerungsfonds. Amortisation.

. . . entfallenden Posten umfassen, auch wenn dieselben noch nicht durch Zahlung erledigt worden sind.

. . . sowie die vorgeschriebenen Abschreibungen und Amortisationen . . .

Art. 11. Für die einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, ist ein Erneuerungsfonds anzulegen; bei elektrischen Bahnen, Drahtseilbahnen, Tramways u. s. w. ist die Anlage eines Erneuerungsfonds auf die an Stelle von Lokomotiven in Verwendung stehenden besondern Betriebsmittel und zugehörigen Einrichtungen auszu dehnen.

#### Neuer Absatz 3:

Dem Erneuerungsfonds werden keine Zinsen gutgeschrieben.

. . . und dem durch die Aktiven gedeckten Betrage desselben . . .

. . . Diese Zweckbestimmung unterliegt der Genehmigung des Bundesrates.

Den Bahnunternehmungen steht das Recht zu, gegen die auf Grund dieses Artikels getroffenen Anord-

gesehenen Anordnungen des Bundesrates innerhalb dreissig Tagen, von der Mitteilung derselben an gerechnet, beim Bundesgerichte zu rekurrieren und diesem die streitigen Gegenstände zur endgültigen Entscheidung vorzulegen. Für dieses Rekursverfahren gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Bundesrechtspflege betreffend staatsrechtliche Streitigkeiten.

Art. 13. Die in Art. 11, Alinea 3, erwähnten rückständigen Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie alle Posten, welche nach den Vorschriften dieses Gesetzes nicht auf Baukonto verrechnet werden dürfen und keine realen Aktiven darstellen, sind vorübergehend als zu ersetzende Posten in die Aktiven der Bilanz einzustellen und durch Zuschüsse aus den jährlichen Betriebseinnahmen zu tilgen.

Art. 14. Der Bundesrat wird nach Einholung eines Amortisationsplanes endgültig bestimmen, in welcher Frist und in welchen Beträgen der Ersatz der zu tilgenden Summe zu geschehen hat. Dabei ist nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

Die Kursverluste auf den noch nicht zurückbezahlten Anleihen sind während der Anleihensdauer zu ersetzen.

Die in Art. 9, litt. d, vorgesehenen Subventionen oder Beiträge sind während der Konzessionsdauer in gleichmässigen Jahresquoten zu amortisieren.

Für den Ersatz der übrigen Posten, mit Einschluss der nachzuholenden Einlagen in den Erneuerungsfonds und der Kursverluste auf Aktien und auf bereits zurückbezahlten oder vor Ablauf der Anleihensdauer konvertierten Anleihen, werden die Fristen durch den Bundesrat festgesetzt.

Art. 15 des Bundesrates. Streichung.

Art. 16. Der Bundesrat hat zu prüfen, ob die von den Bahnverwaltungen vorgelegten Rechnungen und Bilanzen und die spezielle Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital mit diesem Gesetze, mit den Statuten und Reglementen der Bahnunternehmungen, sowie mit den Konzessionen in Uebereinstimmung stehen. Er kann zu diesem Zwecke von der gesamten Geschäftsführung der Bahnverwaltungen Einsicht nehmen und alle sonst nötigen Erhebungen machen lassen.

Art. 17. Wenn der Bundesrat findet, dass die Rechnungen, die Bilanz oder die konzessionsmässigen Ertrags- und Kapitalausweise den gesetzlichen, statutarischen und reglementarischen Vorschriften oder den Konzessionen nicht entsprechen, so trifft er, nach Anhörung der Bahnverwaltung, die nötigen Verfügungen.

Die kompetenten Organe der Bahnunternehmung haben, mit Ausnahme des in Art. 14 dieses Gesetzes vorgesehenen Falles, das Recht, gegen die in diesem Artikel vorgesehenen Anordnungen des Bundesrates beim Bundesgerichte zu rekurrieren. Für dieses Rekursverfahren gelten die Bestimmungen des Art. 12 dieses Gesetzes.

Das Bundesgericht entscheidet, welche Partei die durch Expertisen veranlassten Kosten zu tragen hat.

nungen des Bundesrates beim Bundesgerichte zu rekurrieren; für dieses Rekursverfahren gelten die in Art. 17 enthaltenen Bestimmungen.

Art. 13. Die in Art. 11, Alinea 4, . . .

#### Rechnungsprüfung. Strafbestimmungen.

Den Bahnunternehmungen steht, mit Ausnahme des in Art. 14 vorgesehenen Falles, das Recht zu, gegen die Verfügungen des Bundesrates innert 30 Tagen von der Mitteilung derselben an gerechnet, beim Bundesgerichte zu rekurrieren und diesem die streitigen Gegenstände zum endgültigen Entscheide vorzulegen.

Diese Rekurse sind nach dem für die staatsrechtlichen Streitigkeiten vorgeschriebenen Verfahren zu behandeln; das Bundesgericht entscheidet in allen Fällen, welche Partei die durch Expertisen veranlassten Kosten zu tragen hat.

Art. 18. Die Auszahlung von Dividenden darf erst erfolgen, nachdem die Genehmigung der Rechnungen und der Bilanz durch den Bundesrat stattgefunden hat. Wenn indessen Streitfragen entstehen, welche sich auf die Bestimmung oder die Verwendung des Reinertrages beziehen, so soll der streitige Betrag bis zum bundesgerichtlichen Entscheide gemäss den Anordnungen des Bundesrates in Reserve gestellt werden.

Art. 19. Wenn eine Bahnverwaltung sich säumig erweist und die vorgeschriebenen Rechnungen, Bilanzen und sonstigen Ausweise auf erfolgte Mahnung hin nicht einreicht, so kann der Bundesrat die nötigen Erhebungen auf Kosten der Bahnunternehmung vornehmen lassen.

Lässt sich eine Unternehmung wiederholt Versäumnisse zu schulden kommen oder werden die Bestimmungen dieses Gesetzes missachtet oder umgangen, so kann die fehlbare Verwaltung überdies mit einer Geldbusse bis auf zehntausend Franken bestraft werden. Die Beurteilung unterliegt der Bundesstrafgerichtsbarkeit.

Ausserdem bleibt die Anwendung des in Art. 28 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vorgesehenen Verfahrens vorbehalten.

Art. 20. Für diejenigen Linien, welche nach den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen oder nach vertraglicher Vereinbarung im Jahre 1903 vom Bunde erworben werden können, sind die in Art. 3 dieses Gesetzes vorgesehenen Ausweise über den konzessionsmässigen Reinertrag und das Anlagekapital der Jahre 1888 bis 1894 dem Bundesrate spätestens bis Ende 1896 vorzulegen. Für die Jahre 1895 bis 1897 sind diese Ausweise den üblichen Jahresrechnungen und Bilanzen beizufügen. Für andere Rückkaufstermine wird der Bundesrat die Frist zur Einreichung der konzessionsmässigen Rechnungsausweise festsetzen.

Der Bundesrat ist berechtigt, die Prüfung und Genehmigung der Rechnungen und Bilanzen, welche ohne diese Ausweise eingereicht werden, bis nach stattgefundener Ergänzung der Vorlagen zu verweigern und jede Dividendenzahlung zu untersagen.

Art. 21. Der Bundesrat wird nach Inkrafttreten dieses Gesetzes mit den Verwaltungen der Bahnunternehmungen in Unterhandlung treten, um auf dem Wege gütlicher Verständigung im Sinne des vorliegenden Gesetzes die Beträge zu ermitteln, welche für die abgelaufene Zeit auf Baurechnung getragen werden dürfen oder die dem Erneuerungsfonds gutzuschreiben sind. Auf die nach Massgabe des Eisenbahnrechnungsgesetzes vom 21. Dezember 1883 revidierten und vom Bundesrate ausdrücklich genehmigten Baurechnungen finden die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes keine rückwirkende Anwendung.

Ebenso wird sich der Bundesrat mit den Bahnunternehmungen über die Grundsätze zu verständigen suchen, nach welchen der Reinertrag und das

. . . der Jahre 1888 bis 1895 dem Bundesrate spätestens bis Ende 1896 vorzulegen. Für die folgenden Jahre sind diese Ausweise den üblichen Jahresrechnungen und Bilanzen beizufügen. Für andere Rückkaufstermine wird der Bundesrat die Frist zur Einreichung der konzessionsmässigen Rechnungsausweise festsetzen.

Die Verpflichtung zur Vorlage dieser Rechnungsausweise erstreckt sich auch auf die zwischen der Ankündigung des Rückkaufs und der Abtretung der Bahn liegende Periode.

#### Ermittlung des Rückkaufswertes.

Streichung des Satzes:

«Auf die nach Massgabe des Eisenbahnrechnungsgesetzes . . . »

Siehe dagegen Art. 25.

Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden sollen.

Wird eine Verständigung nicht erzielt, so entscheidet der Bundesrat, nach Einsicht der vorliegenden Rechnungen und Ausweise, über die streitigen Gegenstände. Den Bahnunternehmungen steht gegen derartige Entscheidungen das in Art. 12 und 17 vorgesehene Recht des Rekurses an das Bundesgericht zu.

Art. 22 des Bundesrates. Streichung.

Art. 23. In Abweichung von den Vorschriften des Obligationenrechtes bleiben die Rechte, welche dem Bunde und den Kantonen in betreff der Stimmberechtigung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugnis, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Art. 24. Die Statuten der Bahngesellschaften sind innerhalb einer vom Bundesrate zu bestimmenden Frist mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Uebereinstimmung zu bringen.

Art. 25. Das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften wird hierdurch aufgehoben. Die auf Grund desselben getroffenen Vereinbarungen über die Amortisationen sind nach Massgabe des gegenwärtigen Gesetzes zu revidieren.

Bei der Festsetzung des neuen Amortisationsverfahrens sind die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Ergänzung des Erneuerungsfonds zu berücksichtigen. Im übrigen sollen die Schlussnahmen des Bundesrates betreffend Amortisationen nicht rückwirkend sein.

. . . das in Art. 17 vorgesehene . . .

NB. Die Minderheit beantragt für den Fall der Streichung des Art. 22, auch die Streichung von Alinea 3 des Art. 21.

Art. 22.

Die Mehrheit (HH. Albertini, Cramer-Frey, Curti, Fehr, Keel, Marti, Schobinger, Zschokke) beantragt Annahme des Art. 22 nach Bundesrat mit folgender Aenderung:

. . . Für die daherigen Streitigkeiten gilt das in Abschnitt II, Ziffer 1, des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vorgeschriebene Verfahren, wonach das Bundesgericht als einzige Instanz urteilt; in diesem Verfahren hat die Bahnunternehmung die Klägerrolle zu übernehmen.

Die Minderheit (HH. Bolla, Decollogny, Kuntschen, Speiser) beantragt Streichung nach Ständerat.

Die Bestimmungen in den . . . . . anderer mit dem Rückkauf in Beziehung stehender Streitfragen werden aufgehoben.

#### Schlussbestimmungen.

Art. 25. Das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften wird aufgehoben.

Die auf Grund des Gesetzes von 1883 getroffenen Vereinbarungen über die Amortisationen sind nach Massgabe des gegenwärtigen Gesetzes zu revidieren. Bei der Festsetzung des neuen Amortisationsverfahrens sind die Bestimmungen des Gesetzes über die Ergänzung des Erneuerungsfonds zu berücksichtigen und es sollen die im Sinne von Art. 11 berechneten normalen Einlagen in den Fonds bei der Ermittlung des konzessionsmässigen Reinertrages auch für den bereits abgelaufenen Teil der massgebenden 10jährigen Rechnungsperiode als Betriebsausgaben in Rechnung gebracht werden. Im übrigen sollen die Schlussnahmen des Bundesrates über die Amortisationen nicht rückwirkend sein.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes finden auf die nach Massgabe des Gesetzes von 1883 revidierten und vom Bundesrate genehmigten Baurechnungen keine rückwirkende Anwendung.

Der Bundesrat wird ermächtigt, bis zum Erlasse eines Gesetzes über die Sekundärbahnen bei der An-

Art. 26. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

wendung des gegenwärtigen Gesetzes den Sekundärbahnen die thunlichen Erleichterungen zu gewähren.

## Comptabilité des chemins de fer.

(Voir le projet du conseil fédéral pages 715 et suiv. de l'année précédente.)

### Décision du conseil des états.

19 décembre 1895.

### Loi fédérale

sur

la comptabilité des chemins de fer.

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du conseil fédéral du 11 novembre 1895,

décète:

Art. 1<sup>er</sup>. La comptabilité de tous les chemins de fer situés en Suisse est soumise aux prescriptions de la présente loi. Cette disposition est également applicable, pour autant que cela est compatible avec les dispositions des traités internationaux, aux chemins de fer situés en Suisse qui appartiennent à des entreprises étrangères ou sont exploités par elles.

Sauf disposition contraire de la présente loi, les règles du code fédéral des obligations sont en outre applicables aux sociétés anonymes.

Le conseil fédéral peut consentir des exceptions aux dispositions des articles 11 à 14 en faveur des lignes appartenant soit à des entreprises étrangères, soit à des cantons ou communes suisses.

Art. 2. Les comptes et bilans seront établis d'après les formulaires uniformes, arrêtés par le conseil fédéral; ils seront clôturés chaque année au 31 décembre et soumis à l'examen (article 16) et à l'approbation du conseil fédéral, dans un délai à fixer par lui. Lorsque l'entreprise est une société anonyme, ce dépôt doit précéder en tout cas l'assemblée générale des actionnaires.

Les nouvelles entreprises de chemins de fer clôtureront et déposeront leurs comptes et bilans pour la première fois à la fin de l'année où elles auront commencé à exploiter des tronçons de la ligne ou la ligne entière. Le conseil fédéral a toutefois le droit d'exiger que des comptes lui soient soumis déjà pendant la période de construction.

Art. 3. A la demande du conseil fédéral, toutes

### Propositions

### de la commission du conseil national.

(MM. Speiser, Albertini, Bolla, Comtesse, Cramer-Frey, Curti, Decollogny, Fehr, Keel, Kuntschen, Marti, Schobinger, Zschokke.)

12 février/16 mars 1896.

Adhésion à la décision du conseil des états partout où il n'y a pas d'observation.

### Dispositions générales.

Art. 1<sup>er</sup>. La comptabilité de tous les chemins de fer situés en Suisse est soumise aux prescriptions de la présente loi. Cette disposition est également applicable, en tant que les traités internationaux ne posent pas expressément d'autre règles, aux chemins de fer situés en Suisse qui appartiennent à des entreprises étrangères ou sont exploités par elles.

2<sup>me</sup> alinéa: comme le conseil des états.

Les dispositions des articles 11 à 14 de la présente loi ne sont pas applicables aux lignes qui appartiennent à des cantons ou à des entreprises étrangères.

les entreprises de chemins de fer établiront et présenteront, en même temps que les comptes et bilans relatifs à la totalité du réseau, les justifications distinctes au sujet du produit net et des dépenses de premier établissement des lignes qui, à teneur des concessions, peuvent être rachetées à part.

Si toutes les lignes d'une entreprise forment, en vertu des concessions, un tout indivisible ou si, en suite d'entente avec les autorités fédérales, des lignes qui, d'après les concessions, étaient distinctes les unes des autres, ont été réunies pour ne faire l'objet que d'une seule opération de rachat, l'entreprise n'est plus tenue d'établir, pour chaque ligne séparément, des comptes au sujet du produit net et des dépenses de premier établissement; en pareil cas, la justification du produit net et des dépenses de premier établissement, exigée par les conditions de rachat, n'est faite que pour l'ensemble du réseau.

Faute par une entreprise de chemins de fer de présenter dans le délai fixé (article 20) des comptes distincts en conformité de ses concessions, le conseil fédéral aura le droit de traiter l'ensemble des lignes de l'entreprise comme ne formant à l'égard du rachat qu'un tout indivisible. En pareil cas, le plus prochain terme de rachat est fixé au 1<sup>er</sup> mai 1903 et l'indemnité de rachat sera égale à vingt-cinq fois le produit net ou aux dépenses de premier établissement du réseau entier.

Art. 4. Le compte de construction d'une entreprise de chemins de fer peut être débité de tous les frais que le concessionnaire a payés pour la construction ou l'achat de la ligne ou pour l'acquisition du matériel d'exploitation.

En cas d'acquisition conventionnelle d'une ligne appartenant à une autre entreprise, la valeur à porter au bilan ne pourra pas dépasser le prix d'achat, si celui-ci est inférieur à l'évaluation antérieure; s'il est supérieur à cette évaluation, le chiffre du précédent bilan ne pourra pas être dépassé.

Sont ajoutés aux frais d'établissement, les frais d'organisation et d'administration et les intérêts, occasionnés pendant la période de construction, pour l'établissement et l'installation d'une ligne. Les intérêts des actions sont mis au bénéfice de cette disposition au cas seulement où le paiement en a été stipulé par les statuts ou par convention.

Pour les lignes nouvellement construites, les dépenses concernant le réglage et le ballastage des voies, pour le montant qui dépasse les frais de l'entretien normal, sont portées au compte de construction pendant les six premiers mois de l'exploitation.

Art. 5. Après l'ouverture de l'exploitation, les sommes dépensées pour les installations supplémentaires ou nouvelles ou pour l'acquisition du matériel d'exploitation, ne peuvent être portées au compte de construction que s'il en est résulté, dans l'intérêt de l'exploitation, une augmentation ou une amélioration essentielle des constructions et installations.

Si une entreprise de chemins de fer néglige de présenter dans le délai fixé (art. 20) des comptes distincts, en conformité de ses concessions, le conseil fédéral peut ordonner les mesures prévues aux articles 19 et 20, et, en outre, traiter l'ensemble des lignes de l'entreprise comme ne formant à l'égard du rachat qu'un tout indivisible. En pareil cas, le plus prochain terme de rachat est fixé au 1<sup>er</sup> mai 1903 et l'indemnité de rachat sera égale à vingt-cinq fois le produit net moyen des 10 années entrant en ligne de compte ou aux dépenses de premier établissement du réseau entier; en ce qui concerne les termes de rachat ultérieurs et la fixation des indemnités de rachat, ce sont les dispositions de la concession qui comprend la plus grande longueur de ligne, qui font règle.

#### Compte de construction.

Art. 4. Le compte de construction d'une entreprise de chemin de fer peut, sous réserve des dispositions des articles 6 et 9, être débité de tous les frais que . . . .

2<sup>me</sup> alinéa: Comme le conseil des états.

3<sup>me</sup> alinéa: Comme le conseil des états, sauf la fin, qui est modifiée comme suit:

. . . d'une ligne; mais le taux de ces intérêts ne peut pas dépasser celui des emprunts consolidés. Les intérêts des actions sont mis au bénéfice de cette disposition au cas seulement où le paiement en a été stipulé par les statuts ou par convention.

Les frais relatifs à l'amélioration ou au renforcement de la superstructure (voie de fer) ne peuvent pas être portés au compte de construction, mais doivent être payés sur les recettes de l'exploitation, soit sur le fonds de renouvellement.

Pour les travaux et acquisitions visés au présent article, des frais d'organisation, d'administration et de direction technique pourront être portés au compte de construction au cas seulement où leur exécution a occasionné des dépenses spéciales indépendantes de l'exploitation et de l'entretien du chemin de fer.

Art. 6. La valeur des ouvrages et installations hors d'usage ou détruits, portée au compte de construction, en sera déduite. Si de nouveaux ouvrages et installations les remplacent, la valeur en pourra être portée au compte de construction.

Les frais de renouvellement de la superstructure (voie de fer) ne seront pas portés au compte de construction, mais payés sur le fonds de renouvellement.

Art. 7. Pour les transports effectués par une entreprise sur ses lignes en vue de ses propres travaux de construction, le compte de construction ne pourra être débité que du prix de revient. Un règlement spécial, à soumettre à l'approbation du conseil fédéral, fixera les taxes à appliquer à ces transports.

Il est interdit de porter au compte de construction des bénéfices pour des fournitures de matériel ou de main d'oeuvre, faites pour des constructions, par une entreprise sur son propre réseau.

Art. 8. Des projets et devis estimatifs de tous les travaux d'établissement ou de parachèvement, de tous les achats de matériel roulant faits après l'ouverture de l'exploitation, seront soumis au conseil fédéral, avant que les dits travaux ou achats soient effectués. En cas d'observation de cette prescription, le compte de construction ne pourra être débité de dépenses de cette nature.

Art 9. Ne seront pas portées au compte de construction les dépenses et pertes désignées ci-après :

- a. les frais de fondation, notamment les dépenses faites pour l'obtention des concessions, la constitution de la société et les études et projets préliminaires;
- b. les frais quelconques de constitution et de perception du capital;
- c. les pertes de cours sur le capital d'établissement;
- d. les subventions ou contributions fournies pour d'autres chemins de fer, ainsi que pour des routes, ponts ou bâtiments sis en dehors de l'emprise du chemin de fer ou qui restent la propriété de tiers et cela dans le cas aussi où l'entreprise de chemins de fer exécute elle-même à ses propres frais des travaux de cette nature;
- e. les frais des travaux et installations couverts par des subventions à fonds perdus;

Les frais relatifs à l'amélioration ou au renforcement de la superstructure ne peuvent pas être portés au compte de construction.

Art. 6. La valeur des ouvrages et installations en tout ou en partie hors d'usage ou disparus, portée au compte de construction, en sera déduite. La somme à déduire doit renfermer, outre les frais de construction ou d'acquisition proprement dits, une part proportionnelle des frais d'organisation, d'administration et de direction technique des travaux et des intérêts portés à la charge du compte de construction.

Si de nouveaux ouvrages ou installations remplacent ceux qui ont disparu, la valeur en pourra être portée au compte de construction.

Les frais de premier établissement de la superstructure (voie de fer) ne sont pas en cas de renouvellement de celle-ci déduits du compte de construction. D'autre part le compte de construction ne peut pas être débité des frais occasionnés par le renouvellement de la superstructure.

- b. les frais quelconques de constitution et de perception du capital et les pertes quelconques de cours;

Suppression de la lettre c.

f. les frais d'organisation et d'installation de l'exploitation;

g. biffer;

h. toutes les dépenses non désignées dans cet article qui, à teneur des prescriptions de la présente loi (articles 4 à 8), ne sont pas admises au compte de construction.

Les subventions à fonds perdus (lettre e) ne doivent, en règle générale, pas figurer au bilan.

Art. 10. Les comptes des entreprises de chemins de fer compendront toutes les recettes et dépenses relatives à un exercice annuel, pour autant qu'elles sont justifiées.

Les frais d'entretien des travaux et installations existants sont prélevés sur les recettes courantes de l'exploitation.

Les intérêts des dettes, les versements au fonds de renouvellement légalement prescrits, les versements dans d'autres fonds prévus par les statuts ou les règlements, ainsi que les dépréciations ou les amortissements obligatoires, figureront chaque année aux dépenses du compte de profits et pertes, alors même que les recettes d'exploitation ne suffiraient pas à les couvrir.

Art. 11. Il sera constitué un fonds de renouvellement pour les constructions et installations sujettes à usure dans une mesure importante, savoir la superstructure (voie de fer), le matériel roulant, le mobilier et les ustensiles.

Les versements annuels à effectuer dans ce fonds seront calculés d'après les frais d'établissement ou d'acquisition et la durée probable d'utilisation de ces ouvrages et objets; ils seront portés, comme dépense d'exploitation, au compte de profits et pertes.

Le fonds de renouvellement doit accuser en tout temps l'équivalent intégral de la moins-value subie matériellement, ensuite d'usure ou d'autres causes, par les ouvrages et objets mentionnés au premier alinéa du présent article. Le montant du fonds de renouvellement ainsi calculé sera porté au passif du bilan. Il sera procédé en conformité des articles 13 et 14, à l'égard de la différence entre la somme portée au crédit de ce fonds et la somme figurant effectivement à l'actif.

Art. 12. Le conseil fédéral, après avoir entendu les administrations de chemins de fer arrête le montant des versements annuels à effectuer au fonds de renouvellement. Ces versements seront déterminés plus spécialement, en conformité des injonctions du conseil fédéral, par les statuts ou des règlements.

Le fonds de renouvellement ne peut être affecté

Les subventions à fonds perdus reçues par une entreprise de chemins de fer ne doivent pas figurer dans son bilan.

#### Compte d'exploitation. Fonds de renouvellement. Amortissement.

... comprendront toutes les recettes et dépenses relatives à un exercice annuel, alors même que ces recettes et dépenses n'auraient pas encore été encaissées ou payées.

... ainsi que les dépréciations et les amortissements prescrits, figureront .....

Art. 11. Il sera constitué un fonds de renouvellement pour les constructions et installations plus particulièrement sujettes à détérioration, savoir la superstructure, les bâtiments et les installations mécaniques des stations, le matériel roulant, le mobilier et les ustensiles. Pour les chemins de fer électriques, funiculaires, tramways, etc., la constitution d'un fonds de renouvellement doit s'étendre aux moyens de traction et à leurs installations spéciales, employés en lieu et place de locomotives.

Nouveau paragraphe 3:

Le fonds de renouvellement ne sera pas crédité d'intérêts.

... et la somme couverte par l'actif.

qu'aux destinations prévues par les statuts ou règlements. Le conseil fédéral examine et approuve les destinations auxquelles ce fonds pourra être affecté.

Les organes compétents de l'entreprise du chemin de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral, dans les trente jours de leur communication, contre les mesures prises par le conseil fédéral et de soumettre les questions litigieuses à ce tribunal, pour être tranchées par lui définitivement. Les prescriptions de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale relatives aux contestations de droit public, font règle pour ces recours.

Art. 13. Les sommes dues au fonds de renouvellement et visées à l'article 11 alinéa 3, ainsi que tous les postes qui, aux termes de la présente loi, ne peuvent être portés au compte de construction et ne constituent pas un actif réel, figureront provisoirement à l'actif du bilan à titre de sommes à restituer; elles devront être remboursées par des prélèvements sur les recettes annuelles de l'exploitation.

Art. 14. Le conseil fédéral, sur le vu d'un plan d'amortissement, fixera définitivement le délai dans lequel cette opération devra avoir lieu et le montant des annuités. Il sera procédé à cet égard conformément aux règles suivantes:

Les pertes de cours sur les emprunts non encore remboursés devront être amorties pendant la durée de ces emprunts.

Les subventions et contributions prévues à l'article 9, lettre d, doivent être amorties pendant la durée de la concession par annuités égales.

Le conseil fédéral fixera le délai de l'amortissement des autres postes, y compris les versements complémentaires dans le fonds de renouvellement, les pertes de cours sur les actions ou sur les emprunts remboursés ou convertis avant leur échéance.

Art. 15 du conseil fédéral: suppression.

Art. 16. Le conseil fédéral examinera si les comptes et bilans, les justifications du produit net et des dépenses de premier établissement présentés par les administrations de chemins de fer répondent aux dispositions de la présente loi, aux statuts et règlements des entreprises de chemins de fer, ainsi qu'aux concessions. Il a le droit de prendre, à cet effet, connaissance de toutes les pièces relatives à la gestion des administrations de chemins de fer et de faire toutes les recherches nécessaires.

Art. 17. Si le conseil fédéral estime que les comptes, le bilan et les justifications du rendement et du capital à établir d'après les concessions, ne répondent pas aux prescriptions légales, statutaires et réglementaires, ou aux concessions, il prend les mesures nécessaires après avoir entendu l'administration du chemin de fer.

En dehors du cas prévu à l'article 14 de la présente loi, les organes compétents de l'entreprise du chemin de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral contre les mesures prises par le conseil fédéral en vertu du présent article. La procédure à suivre est régie par l'article 12 de la présente loi.

Le tribunal fédéral tranche la question de savoir

... règlements. Ces destinations sont soumises à l'approbation du conseil fédéral.

Les entreprises de chemins de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral contre les mesures prises par le conseil fédéral en vertu du présent article. La procédure à suivre est régie par les dispositions contenues dans l'article 17 de la présente loi.

... et visées à l'article 11, alinéa 4, ...

Vérification des comptes. Dispositions pénales.

En dehors du cas prévu à l'article 14, les entreprises de chemins de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral, dans les trente jours de leur communication, contre les mesures prises par le conseil fédéral, et de soumettre les questions litigieuses à ce tribunal, pour être tranchées par lui définitivement.

laquelle des parties doit supporter les frais nécessités par des expertises.

Art. 18. Il ne peut être distribué de dividendes avant que le conseil fédéral ait approuvé les comptes et le bilan. S'il survient des contestations au sujet de la fixation ou de l'emploi du produit net, la somme litigieuse sera mise en réserve, conformément aux injonctions du conseil fédéral, jusqu'à ce que le tribunal fédéral ait statué.

Art. 19. En cas de retard apporté par une administration de chemin de fer à présenter les comptes, bilans et autres justifications qui lui ont été légitimement réclamées, le conseil fédéral peut faire procéder, aux frais du chemin de fer, aux enquêtes et recherches nécessaires.

Si une entreprise de chemin de fer est à répétées fois en retard, si elle n'observe pas ou élude les dispositions de la présente loi, l'administration en faute peut être, en outre, condamnée à une amende de dix mille francs au plus. La justice pénale fédérale prononce l'amende.

Est réservée, en outre, l'application de la procédure prévue à l'art. 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

Art. 20. Pour les lignes qui, en vertu des conditions de rachat fixées par les concessions ou en vertu de convention, peuvent être acquises par la Confédération en 1903, il sera présenté au conseil fédéral, à la fin de 1896 au plus tard, la justification du produit net calculé conformément aux clauses des concessions et des dépenses de premier établissement pour les années 1888 à 1894. Pour les années 1895 à 1897, ces justifications seront jointes aux comptes et bilans annuels. Le conseil fédéral fixera pour les autres termes de rachat le délai de présentation des justifications à établir suivant les concessions.

Le conseil fédéral a le droit de refuser d'examiner et d'approuver les comptes et bilans qui ne seraient pas accompagnés des justifications requises, aussi longtemps qu'elle ne seraient pas fournies, et d'interdire jusque là toute distribution de dividendes.

Art. 21. Après l'entrée en vigueur de la présente loi, le conseil fédéral entamera des négociations avec les administrations de chemins de fer pour arrêter à l'amiable, conformément à la présente loi, les sommes qui, pour les exercices écoulés, peuvent être portées au compte de construction et celles dont le fonds de renouvellement doit être crédité. Les dispositions de la présente loi n'ont pas d'effet rétroactif sur les comptes de construction révisés sur la base de la loi sur la comptabilité des chemins de fer du 21 décembre 1883 et approuvés expressément par le conseil fédéral.

Le conseil fédéral cherchera en outre à s'enten-

A l'égard de ces recours, il sera fait application de la procédure prescrite pour les contestations de droit public. Dans tous les cas le tribunal fédéral tranche la question de savoir laquelle des parties doit supporter les frais occasionnés par des expertises.

. . . . et des dépenses de premier établissement pour les années 1888 à 1895. Pour les années subséquentes, ces justifications seront jointes aux comptes et bilans annuels. Le conseil fédéral fixera pour les autres termes de rachat le délai de présentation des comptes spéciaux à établir suivant les concessions.

L'obligation de présenter ces comptes ou justifications s'étend aussi à la période qui s'écoule entre l'annonce du rachat et la cession du chemin de fer.

#### Détermination de la valeur de rachat.

Suppression de cette adjonction du conseil des états:

«Les dispositions de la présente loi n'ont pas d'effet rétroactif . . . .»

Voir article 25.

dre avec les entreprises de chemins de fer sur les règles d'après lesquelles le produit net et le capital de premier établissement devront être déterminés en conformité des concessions.

S'il n'intervient pas d'entente, le conseil fédéral tranchera les différends sur le vu des comptes et justifications produits. Les entreprises de chemins de fer ont le droit, en vertu des articles 12 et 17 de la présente loi, de recourir au tribunal fédéral contre des décisions de cette nature.

**Art. 22 du conseil fédéral: Suppression.**

**Art. 23.** En dérogation aux dispositions du code fédéral des obligations, la Confédération et les cantons conservent les droits dont ils sont actuellement investi vis-à-vis des compagnies en matière de droit de vote. Les autorités fédérales auront la faculté de stipuler à l'avenir des droits analogues et d'en sanctionner l'attribution, soit dans les concessions, soit lors de l'examen des statuts ou de conventions spéciales.

**Art. 24.** Les statuts des compagnies de chemins de fer devront être mis en harmonie avec les dispositions de la présente loi dans un délai à fixer par le conseil fédéral.

**Art. 25.** Est abrogée la loi fédérale du 21 décembre 1883, sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer; les arrangements conclus en vertu des dispositions de cette loi au sujet des amortissements, devront être modifiés en conformité des prescriptions de la présente loi.

Le nouveau mode d'amortissement sera fixé en conformité des prescriptions de la présente loi concernant les versements complémentaires au fonds de renouvellement. Au surplus les décisions du conseil fédéral relative aux amortissements n'auront pas d'effet rétroactif.

. . . . en vertu de l'article 17 . . . .

*NB.* La minorité propose que, dans le cas où l'on supprimerait l'article 22, l'on supprime aussi le 3<sup>me</sup> alinéa de l'article 21.

**Art. 22.**

La majorité (MM. Albertini, Cramer-Frey, Curti, Fehr, Keel, Marti, Schobinger, Zschokke) propose d'accepter l'article 22 du projet du conseil fédéral.

La minorité (MM. Bolla, Decollogny, Kuntschen, Speiser) propose de le supprimer, comme l'a fait le conseil des états.

En cas d'acceptation, les mots: «La procédure prévue . . . . applicable» seront remplacés par la disposition suivante:

. . . La procédure prévue au chapitre II, chiffre 1 de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale est applicable en pareil cas, procédure d'après laquelle le Tribunal fédéral juge comme instance unique. Dans cette procédure l'entreprise de chemin de fer est tenue de se présenter comme demanderesse.

Les clauses des . . . . autres différends concernant le rachat, sont abrogées.

**Dispositions finales.**

**Art. 25.** Est abrogée la loi fédérale du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

Les arrangements conclus en vertu des dispositions de la loi de 1883 au sujet des amortissements devront être modifiés en conformité des prescriptions de la présente loi. Le nouveau mode d'amortissement sera fixé en conformité des prescriptions de la présente loi concernant les versements complémentaires au fonds de renouvellement. Les versements réguliers calculés dans le sens de l'article 11 devront, pour l'établissement du produit net concessionnel, être portés en compte comme dépenses d'exploitation et cela aussi pour la partie déjà écoulee de la période décennale servant de base pour l'établissement des comptes concessionnels. Au surplus, les décisions du conseil fédéral relatives aux amortissements n'auront pas d'effet rétroactif.

Les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas rétroactivement aux comptes de construction modifiés en conformité de la loi de 1883 et approuvés par le conseil fédéral.

Art. 26. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 11 juin 1874, concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Jusqu'à ce qu'une loi ait été édictée sur les chemins de fer secondaires, le conseil fédéral est autorisé, dans l'application de la présente loi, à accorder aux chemins de fer secondaires toutes les facilités possibles.

## Nationalrat. — Conseil national.

Sitzung vom 16. März 1896, nachmittags 3 Uhr. — Séance du 16 mars 1896, à 3 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } *M. Stockmar.*

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

### Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.

(Siehe die Verhandlungen des Ständerates Seite 723 ff. des letzten Jahrganges. — Voir les débats au conseil des états p. 723 et suiv. de l'année précédente.)

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

Speiser, Berichterstatter der Kommission: Der Ständerat hat seiner Zeit nach allerdings sehr langer Diskussion ohne Gegenantrag das Eintreten in das neue Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen beschlossen. Auch Ihre Kommission ist in Bezug auf die Eintretensfrage einstimmig. Sie beantragt Ihnen das Eintreten. Bei dieser Sachlage und mit Berufung auf das weitläufige stenographische Bulletin des Ständerates, das Ihnen schon vor einer Anzahl Wochen zugekommen ist, werde ich mich in Bezug auf die Eintretensfrage nur sehr kurz aussprechen.

Ich glaube, es kann darüber kein Zweifel sein, dass der Bund von zwei Gesichtspunkten aus ein Recht und ein Interesse hat, über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, nicht wie bisher der Eisenbahngesellschaften, gesetzliche Bestimmungen aufzustellen. Und zwar sind die beiden Gesichtspunkte, welche unserer Ansicht nach den Bund nötigen, in Bezug auf das Rechnungswesen der Eisenbahnen gesetzgeberisch vorzugehen, die: Der eine das Interesse des Bundes an einer soliden Geschäftsabwicklung dieser grossen Unternehmungen, welche, wie wir ja in der letzten Zeit wiederum zur Genüge gesehen haben, ausserordentlich wichtige allgemeine Interessen zu vertreten haben. Es wird ein dringendes Gebot für die Regierung sein, dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnen nicht infolge nachlässiger, liederlicher, ja sogar unlauterer, Rechnungsstellung in finanzielle Schwierigkeiten kommen, welche dazu führen könnten, ihnen die Lösung der Aufgaben,

welche sie übernommen haben, überhaupt unmöglich zu machen. Der andere Gesichtspunkt, der dem Staat das Recht geben muss, in Bezug auf die Rechnungsstellung der Eisenbahnen einzuschreiten, ist der Gesichtspunkt des Rückkaufs. Der Bund hat sich den Rückkauf der Eisenbahnen auf Grund der Rechnungsergebnisse derselben vorbehalten. Für den Preis, den der Bund zu bezahlen hat, sind die Rechnungsergebnisse der Eisenbahnen massgebend, und zwar, wie Ihnen bekannt ist, entweder die Ergebnisse des Ertrages der Eisenbahnen oder die Ergebnisse der Summe des Anlagekapitals. Diese beiden Begriffe, Anlagekapital sowohl als jährlicher Reinertrag in einer gewissen Periode von Jahren, können nur an Hand von genau und richtig geführten Rechnungen richtig konstatiert werden. Von diesem Gesichtspunkt aus hat der Bund als Rückkäufer, als derjenige, welcher den Preis zu bezahlen hat, ein Interesse, dass die Rechnungen der Eisenbahnen so geführt werden, dass jederzeit die richtigen und massgebenden Faktoren für die Bestimmung der Rückkaufssumme konstatiert und ersehen werden können, dass er selber, wenn er in den Fall kommt, den Rückkauf vorzunehmen, konstatieren und ersehen kann, welche Faktoren, die ihm massgebend erscheinen, insgesamt den Rückkaufspreis ergeben.

Diese beiden Gesichtspunkte, welche dem Bunde das Recht geben müssen, gesetzliche Vorschriften gegenüber den Eisenbahngesellschaften aufzustellen, sind unseres Erachtens — meines Erachtens speziell — durchaus unbestreitbar; und wenn auch seiner Zeit von den Eisenbahnen gegen diese Befugnis des Bundes Opposition erhoben worden ist, so war dieselbe unrichtig und unberechtigt. Der

Bund hat von diesen beiden Gesichtspunkten aus bekanntlich schon im Jahre 1883 Bestimmungen, die das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften betreffen, aufgestellt. Wenn der Bund nun im Jahre 1896 dazu kommt, diese Bestimmungen des Jahres 1883 zu erweitern, neu aufzustellen und in verschiedener Hinsicht zu modifizieren, so ist das natürlich wohl zu motivieren.

Das Rechnungsgesetz von 1883 hat in Bezug auf den Gesichtspunkt der soliden Rechnungsführung sein Hauptaugenmerk darauf gerichtet, die Eisenbahngesellschaften zu veranlassen, früher erlittene grosse Verluste allmählich zu amortisieren. Das war der eine Zweck. Der andere Zweck, der andere Inhalt dieses Gesetzes von 1883 war der, den Begriff des Baukontos und den Begriff des Anlagekapitals, wie er beim Rückkauf zur Geltung kommen soll, rechtlich festzustellen, und es ist dies, wie Sie wissen; im wesentlichen gelungen. Namentlich der erste Zweck, die Vornahme einer ernsthaften, kräftigen Amortisation früherer Verluste, ist von den Eisenbahnen acceptiert und zu ihrem eigenen und ihrer Aktionäre und Obligationäre Heil und Vorteil in kräftiger Weise in Angriff genommen worden.

Auch die Frage, wie sich das Anlagekapital oder der Baukonto gestalte, ist im wesentlichen auf Grund des Gesetzes von 1883 durchgeführt worden. Es haben sich allerdings in gewisser Beziehung noch Differenzen gezeigt, welche das Bundesgericht zu entscheiden veranlasst war; aber die wichtigsten Punkte in Bezug auf das Anlagekapital sind festgestellt worden.

Was dagegen in dem Gesetze von 1883 sozusagen vollständig fehlt, das ist die rechnerische Bereinigung der Faktoren, welche für die Feststellung des rückkaufsmässigen Reinertrages nötig sind. Wie Sie wissen, sollen die Eisenbahnen zurückgekauft werden können auf Grund des 25fachen durchschnittlichen Reinertrages der letzten zehn Jahre, und es ist also durchaus wünschbar, dass der Bund auf Grund der Rechnungen der Eisenbahnen möglichst in der Lage sei, diejenigen Faktoren zu kennen, die er als die richtigen und wesentlichen ansieht, um den rückkaufsmässigen Reinertrag festzustellen. In Bezug auf diesen zweiten rechnerischen Faktor des Rückkaufes hat das Gesetz von 1883 verhältnismässig wenig, wir dürfen sagen fast gar keine Bestimmungen aufgestellt, und damit hängt nun zusammen, dass der Bundesrat sich bei der ihm von Ihnen übertragenen Untersuchung über den Rückkauf der Eisenbahnen in vielen Punkten in sehr grosser Unsicherheit befunden hat und noch befindet, wie dieser Reinertrag festzustellen sei. Das hat nun dazu geführt, das Gesetz über das Rechnungswesen zu ergänzen.

Es fehlt in den Rechnungen der Eisenbahnen eine klare Auseinanderhaltung des Betriebsreinertrages, das für den Rückkauf massgebend ist, und des allgemeinen Geschäftsreinertrages der Eisenbahnen. Es fehlen noch gewisse Faktoren, welche bei der Berechnung des Ertrages der Bahnen ganz wesentlich in Betracht kommen. Es ist das namentlich der Faktor — er ist in den Konzessionen schon vorgesehen — der Einlagen der Eisenbahnen in den Erneuerungsfonds, welche von dem Betriebsertrage abzuziehen sind. Die Konzessionen enthalten bekanntlich den Satz, dass von dem Reinertrag, welcher der Rückkaufsberechnung zu Grunde zu legen ist,

die Summen abzuziehen sind, welche auf die Amortisationsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden. Nun enthält das Eisenbahngesetz von 1872 allerdings eine Vorschrift in Bezug auf die Bildung eines Erneuerungs- und eines Reservefonds, indem es sagt, es sei in den Statuten der Eisenbahngesellschaften Vorsorge zu tragen für die Bildung eines Erneuerungs- und eines Reservefonds; allein diese Bestimmung ist insofern, wie wir Juristen sagen, eine *lex imperfecta*, als eben keine Normen in Bezug auf die Höhe dieses Reservefonds und dieses Erneuerungsfonds aufgestellt sind. Es ist nicht gesagt, in welchem Verhältnis zur Gesamtanlage der Erneuerungsfonds zu dotieren sei. Das hat dazu geführt, dass die Eisenbahngesellschaften in Bezug auf den Erneuerungsfonds verschieden vorgehen. Selbstverständlich thaten Gesellschaften, die unter günstigen Verhältnissen standen, mehr für die Schaffung eines Erneuerungsfonds, als Gesellschaften, die mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. Es ist auch vorgekommen, dass Gesellschaften in guten Jahren wesentliche Einlagen in den Erneuerungsfonds machten, dieselben in schlechten Jahren aber dann wieder reduzierten oder sogar die gemachten Einlagen zur Verbesserung des Geschäftsergebnisses wieder in die allgemeine Rechnung zurücknahmen. Kurzum, diese Verhältnisse sind nicht wohlgeordnet.

Der Mangel an scharfen Bestimmungen über den Erneuerungsfonds hat, um auf die beiden früher fixierten Gesichtspunkte zurückzukommen, zweierlei Nachteile. Einmal den, dass er die Solidität der Rechnungsführung der Eisenbahnen in Frage stellt. Wir können nicht sagen, dass alle Eisenbahnen mit einem Erneuerungsfonds genügend ausgerüstet sind, um jeweilen und auf alle Zeiten die Instandhaltung des Betriebsmaterials, überhaupt ihrer ganzen Anlage garantieren zu können. Es ist also die Aufstellung von scharfen Bestimmungen über die Höhe des Erneuerungsfonds und über dessen regelmässige, sichere Dotierung eine Frage, welche mit der soliden Geschäftsgebarung der Eisenbahnen notwendig verknüpft ist. Andererseits ist aber die Frage der Dotierung des Erneuerungsfonds für den Bund von Wichtigkeit in Bezug auf die Feststellung des Rückkaufpreises, namentlich bei den Bahnen, die auf Grund des Reinertrages zurückgekauft werden müssen. Denn da vom Reinertrag die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds abzuziehen sind, so hat der Bund selbstverständlich ein Interesse, dass in den Erneuerungsfonds jährlich diejenigen Summen eingelegt werden, welche durchaus notwendig sind, um einen wirklich genügenden Erneuerungsfonds zu haben. Eine ungenügende Dotierung des Erneuerungsfonds würde dazu führen, dass der Reinertrag grösser dargestellt würde, als richtig ist. Und wenn der Reinertrag grösser ist, so wird auch die Rückkaufsumme grösser. Wenn aber dafür gesorgt wird, dass dem Erneuerungsfonds die technisch richtigen und notwendigen Summen zugewiesen werden, so ist das selbstverständlich auf den Reinertrag, der für den Rückkauf in Betracht kommt, auch von Einfluss. Es wird eben der Reinertrag ein kleinerer und die Rückkaufsumme eine kleinere werden, — nicht zu klein und nicht ungerecht klein; denn die Rückkaufsumme wird dem Reinertrag entsprechen, der sich ergibt, nachdem die technisch und arithmetisch notwendigen und korrekten Zuweisungen in den Erneuerungsfonds stattgefunden haben.

Es ist also ein Hauptzweck des Gesetzes, die Frage der richtigen Dotationen des Erneuerungsfonds ebenfalls zu ordnen und zwar eben von den beiden Gesichtspunkten der soliden Rechnungsführung und der richtigen Rückkaufsberechnung aus.

Ihre Kommission ist nun mit diesen Tendenzen des Gesetzes durchaus einverstanden und sie hält dafür — vorausgesetzt, dass die einzelnen Bestimmungen des Gesetzes richtig angewendet werden, und dafür giebt ja eine Garantie die Klausel unseres Entwurfes, dass in gewissen Streitfällen das Bundesgericht über die Anwendung des neuen Gesetzes zu entscheiden habe — ich sage, die Kommission hält dafür, dass wenn das Gesetz richtig durchgeführt wird, damit keinerlei Eingriff in die wohl erworbenen Rechte der Eisenbahnen verknüpft wäre, sondern dass damit nur vorgesorgt werde für die Wahrung der Rechte des Staates beim Rückkauf und die Wahrung der wirklich wohlverstandenen Interessen der Aktionäre und Obligationäre, der Kreditoren der Gesellschaften. Es wird durch dieses Gesetz der Kasse der Eisenbahnen kein Franken entzogen. Es wird dadurch erreicht, dass eine Anzahl Franken, vielleicht grosse Summen, in der Kasse bleiben und nicht an die Aktionäre ausbezahlt werden. Aber auch diese in der Kasse der Gesellschaft, ich möchte sagen zu internierenden Gelder entgehen ja den Aktionären nicht, sondern sie werden zu rechter Zeit wieder für die Aktionäre flüssig sein und in zwischen ihnen Zinse tragen.

Soweit ist nun die Kommission einstimmig. Sie ist einstimmig der Ansicht, es solle auf den Gesetzesentwurf eingetreten werden, und sie ist auch einstimmig in Bezug auf alle diejenigen Bestimmungen — kleinere Differenzen vorbehalten — welche den Zweck haben, einerseits in Bezug auf die Baurechnung noch klarere Vorschriften aufzustellen, andererseits in Bezug auf die Betriebsrechnung und den Erneuerungsfonds schärfere, sichernde Bestimmungen aufzustellen. Dagegen besteht eine Differenz in der Kommission in Bezug auf einen dritten Zweck, den sich der Entwurf des Bundesrates vorgesteckt hat, und hier muss ich mir nun erlauben, die Ansicht der Minorität auch gleich vorzutragen. Ich habe nämlich die zwar ehrenvolle, aber nicht sehr angenehme Aufgabe, obschon ich das einzige deutschsprechende Mitglied der Minderheit bin, dennoch für die Kommission im allgemeinen zu referieren und muss mir in der Folge doch vorbehalten, auch meine Ansicht als Minderheitsansicht Ihnen kurz darzulegen. Ich will bei der Eintretensfrage, obschon dies keine entscheidende Bedeutung hat — wir sind alle für das Eintreten — wenigstens die Differenz andeuten, welche im Schosse der Kommission in Bezug auf diesen dritten Zweck des bundesrätlichen Entwurfes besteht.

Der Bundesrat will bei diesem Gesetze noch etwas weiter gehen; er will sich nicht damit begnügen, noch bessere Ordnung in das Rechnungswesen der Eisenbahnen zu bringen, als sie schon das Gesetz von 1883 gebracht hat, sondern er will bei diesem Anlasse auch gewisse vorbereitende Schritte thun, um den Rückkauf in baldiger Frist zu erleichtern. Die Mehrheit Ihrer Kommission ist der Ansicht, es sei fast platonisch und akademisch, nun für das Rechnungswesen der Eisenbahnen schöne Grundsätze aufzustellen, die den Zweck haben, die Eisenbahngesellschaften in ihrer Solidität noch zu

bestärken, während der eigentliche Zweck des Bundes ja nicht der sei, die Eisenbahngesellschaften in einem möglichst langen Leben zu erhalten, zu sichern und zu unterstützen, sondern im Gegenteil baldmöglichst durch den Rückkauf der Eisenbahnen das ganze System des jetzigen Privatbahnbetriebes aufzuheben; die Mehrheit sagt deshalb, sie habe an den zwei ersten Zielen dieses Gesetzes nur ein relatives Interesse, wenn nicht gleichzeitig in dem Gesetze Schritte gethan werden, welche den Rückkauf erleichtern, und zu diesen Schritten, welche den Rückkauf vorbereiten, erleichtern und regeln wollen, gehören im wesentlichen die Artikel 21 und 22, indem, wie Sie wissen, in diesen Artikeln nun dem Bundesgerichte an Stelle des Schiedsgerichtes das Recht gegeben ist, Streitigkeiten über den Rückkauf zu entscheiden und zwar nicht nur die Hauptstreitigkeiten über die Grösse der Rückkaufssumme, sondern auch die Streitigkeiten, welche sich schon in den nächsten Jahren in Bezug auf die Rückkaufsfragen ergeben können, indem der Bundesrat ja in Artikel 21 ermächtigt werden soll, über den Rückkauf zu verhandeln und im Falle der Nichtverständigung in Bezug auf die Rückkaufssumme die streitigen Punkte vor das Bundesgericht zu bringen. Der jetzige Zustand ist nun der, dass in den Konzessionen, wenigstens in den ältern und namentlich denjenigen der Centralbahn und der Nordostbahn, die ja im wesentlichen bei dem Rückkaufe in Frage kommen, die Rückkaufsstreitigkeiten einem Schiedsgerichte zum Entscheide übertragen sind, das von beiden Parteien gewählt wird; das Bundesgericht kommt nicht in Frage. Ferner ist in den Konzessionen nicht vorgesehen, dass schon vor der Ankündigung des Rückkaufes der Bundesrat gewisse Fragen, die für die Bestimmung des Rückkaufspreises massgebend sind, zum Austrag bringen könne, sei es durch Schiedsgericht, sei es durch das Bundesgericht. Das alles steht in den Konzessionen nicht. Der Bundesrat und die Mehrheit Ihrer Kommission will nun im Interesse einer richtigen, besseren Durchführung des Rückkaufes diese beiden Bestimmungen aufstellen:

Erstens dass überhaupt über die Rückkaufsfragen, den Rückkaufspreis nicht Schiedsgerichte, sondern das Bundesgericht zu entscheiden habe, damit man eine einheitliche Jurisprudenz habe, die für alle Bahnen gleichmässig gelten solle und nicht wie bei den Schiedsgerichten die theoretische Möglichkeit vorhanden sei, dass verschiedene Schiedsgerichte verschiedene Grundsätze für verschiedene Bahnen aufstellen; ferner sollte, um über die Frage der Höhe des Rückkaufspreises möglichst schon vor dem Entscheide über den Rückkauf im klaren zu sein, dem Bundesrat die Möglichkeit gegeben werden, über gewisse Differenzen schon in der nächsten Zeit den Entscheide des Bundesgerichtes anzurufen, was eben selbstverständlich bei den Konzessionen und ihren Rückkauf-Schiedsgerichten nicht vorgesehen war. Das sind nun Zwecke, welche sich der Bundesrat in dem Schlusse des Gesetzes stellt und welchen die Mehrheit Ihrer Kommission zustimmt, während die Minderheit der Kommission glaubt, auf diesen Gedanken nicht eintreten zu können, weil sie darin einen Eingriff in konzessionsmässige Bestimmungen erblickt, die unserer Ansicht nach nicht einseitig geändert werden können. Ich will mich über diese Frage jetzt nicht weiter verbreiten; ich will nur

konstatieren, dass, wenn Sie diese Bestimmungen der Schlussartikel, diesen dritten Zweck des Bundesrates zu dem Ihrigen machen und das Gesetz so annehmen, Sie damit in einem bedeutenden Punkte über das Gesetz von 1883 hinausgehen, indem dieses in den Uebergangsbestimmungen ausdrücklich sagt: «Die Bestimmungen der Konzessionen über die schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten im Falle des Rückkaufes bleiben gewahrt.» Der Bundesrat und die Mehrheit Ihrer Kommission wollen in bewusster Absicht im Gegensatz zum Gesetz von 1883 hier die Gesetzgebung einen Schritt weiter thun lassen und erklären: gewisse Bestimmungen der Konzessionen, namentlich diejenigen über die Art der Feststellung des Rückkaufspreises durch Schiedsgerichte werden aufgehoben, indem wir an ihre Stelle das Bundesgericht setzen. Das ist die Differenz, welche die Mehrheit und die Minderheit principiell und dann auch in Bezug auf die Artikel 21 und ff. scheidet, und Sie werden bei der artikelweisen Beratung, wenn Sie das Eintreten beschliessen, dann darüber zu entscheiden haben.

Ich erlaube mir, Ihnen noch ganz kurz eine kleine Uebersicht zu geben über die Oekonomie des Gesetzes, so wie sie von Ihrer Kommission gestaltet worden ist. Sie werden aus der Vorlage ersehen haben, dass wir das Gesetz der bessern Uebersichtlichkeit wegen in Abschnitte geteilt haben und zwar zunächst bei den Allgemeinen Bestimmungen davon sprechen, dass das neue Gesetz nicht nur für die Eisenbahngesellschaften, sondern auch für die Staatseisenbahnen gelten soll; dann folgen die Artikel über die Baurechnung, wo wir neue präzise Bestimmungen aufstellen; dann in Artikel 10 und ff. die Bestimmungen über die Betriebsrechnung, Erneuerungsfonds, Amortisation, in Artikel 16 und ff. der neue Modus der Rechnungsprüfung durch den Bundesrat und das Verfahren und endlich in dem letzten, bereits berührten Abschnitte, Artikel 21 u. ff., die Bestimmungen über die Ermittlung des Rückkaufswertes. In den Schlussbestimmungen haben wir dann alles das zusammengefasst, was sich auf die Rückwirkung und Nichtrückwirkung des neuen Gesetzes gegenüber den bisherigen Verhältnissen bezieht, und sodann haben wir hier noch eine kleine Klausel eingefügt, in der wir den Bundesrat ermächtigen, dieses neue Gesetz gegenüber den Sekundärbahnen mit thunlichsten Erleichterungen anzuwenden. Es ist das der letzte Satz unseres Entwurfes. Wir sehen ganz wohl ein, dass dieses Gesetz für alle Bahnen gewisse Belastungen bringt, die zu tragen namentlich den Sekundärbahnen viel schwieriger sein wird, als den grossen Bahnen, und wir glauben deshalb, es könne dem Bundesrat die Ermächtigung gegeben werden, gewisse Erleichterungen in der Anwendung dieses Gesetzes den Sekundärbahnen gegenüber festzustellen, von der Ansicht ausgehend, die ziemlich allgemein verbreitet ist, es sollten überhaupt die Sekundärbahnen unter eine besondere Gesetzgebung gestellt werden, nicht nur in Bezug auf die Comptabilität, sondern auch in Bezug auf den Betrieb und andere administrative Verhältnisse und in der Meinung, es solle der Bundesrat in thunlichster Bälde Vorschläge bringen, in welcher Weise überhaupt für die Sekundärbahnen gewisse Modifikationen geschaffen werden können, wo dann auch die Frage der Comptabilität besonders geregelt werden dürfte. Im allgemeinen sind wir nicht der An-

sicht, dass die Sekundärbahnen in Bezug auf die Comptabilität vom Gesetz nicht getroffen werden; denn es ist natürlich auch in Bezug auf die Solidität der Sekundärbahnen von grossem Interesse und von grosser Wichtigkeit, dass die Grundsätze der Bundesgesetzgebung für sie gelten. Allein wir glauben, dass namentlich für den Anfang gewisse Modifikationen gestattet werden sollten.

Von den Kantonsregierungen von Neuenburg und Genf sind zu diesem Gesetze Eingaben gemacht worden, welche sich im wesentlichen auf den Art. 1 beziehen und die Frage betreffen, inwieweit Staats- und Kantonsbahnen wie Aktiengesellschaften unter das Gesetz gestellt werden sollen. Wir werden diese Eingaben bei Art. 1 zu behandeln haben. Ferner sind von den Eisenbahnen Eingaben gemacht worden, die Ihnen bekannt sind und die bei Anlass der Beratung der einzelnen Artikel zu erörtern sind. Eine ganz neue Eingabe, datiert Zürich, den 12. März, ist den Mitgliedern der Bundesversammlung von einem Komitee zugestellt worden. Aber wie ich sehe, ist diese Eingabe dem Präsidenten des Nationalrates nicht zugekommen, und Ihre Kommission war der Ansicht, diese gedruckte Eingabe, die ziemlich eingehende Aenderungen vorschlägt, sei von ihr nicht zu diskutieren, sofern sie ihr vom Präsidenten oder vom Bundesrate nicht noch speziell zugewiesen werde.

Ich habe damit mein einleitendes Votum geschlossen und wiederhole den Antrag, Sie möchten auf die Beratung dieses Rechnungsgesetzes eintreten.

**M. Bolla, rapporteur français de la commission:**  
La loi que nous allons discuter est née du besoin de consolider les intérêts économiques du pays.

Les lignes de chemins de fer sont nécessaires, en effet, à notre vie nationale, et l'administration des compagnies doit être soumise au contrôle de l'état, déterminé par la législation.

C'est à l'effet de régler ce contrôle qu'a été édictée la loi de 1883 sur la comptabilité des chemins de fer. Une expérience d'une douzaine d'années a suffi pour nous convaincre que cette loi, comme toute chose ici-bas, n'était pas la perfection. On a constaté que chez nous, comme partout ailleurs, on ne peut déterminer, régler les rapports créés par cette grande invention, qui a bouleversé le monde économique — les chemins de fer, — d'une manière parfaite, parce qu'elle soulevait une foule de questions.

Un homme illustre, Spaventa, a dit:

«Le chemin de fer, — formidable complication de faits économiques, financiers et politiques, — peut être considéré sous des aspects si nombreux et si divers: les phénomènes qu'il présente sont tellement nouveaux; il y a tellement d'imprévu dans les complications auxquelles il donne lieu, dans les difficultés à résoudre, dans les inconvénients à écarter, dans les abus à réprimer, dans la surveillance à exercer, dans les dangers à prévenir, — que la différence des mesures adoptées par les gouvernements, les contradictions et les conséquences dans lesquelles ils sont tombés à propos du régime des chemins de fer, ne sauraient surprendre ceux qui

tiennent compte des difficultés du problème et de la divergence des opinions sur les meilleurs moyens pour les résoudre.»

C'est à l'occasion des nouvelles études concernant la question du rachat des chemins de fer qu'on s'est aperçu des lacunes, des imperfections de la loi de 1883.

Vous vous souvenez sans doute qu'en 1892, après l'échec du projet d'achat des actions du Central, les chambres fédérales ont adopté la motion de MM. Curti et Cornaz, d'après laquelle le conseil fédéral devait procéder à une enquête portant sur la question des chemins de fer dans son ensemble et l'amélioration des conditions de rachat, présenter un message et des propositions sur la ligne de conduite qu'il se proposait de suivre dans l'étude de cette affaire.

Le conseil fédéral a présenté d'abord un rapport au sujet de la conséquence juridique de l'expiration des concessions. Les chambres fédérales ont pris acte de ce rapport et invité le pouvoir exécutif fédéral à pousser plus loin ses études, c'est-à-dire à examiner la question du rachat plus spécialement.

Le département fédéral des chemins de fer s'est mis à l'œuvre. Il s'agissait d'abord d'établir approximativement le montant des sommes à déboursier pour acquérir les réseaux des cinq grandes compagnies, — car, pour le moment, il ne s'agit que de l'achat des grands réseaux.

Le département s'est heurté à toutes sortes de difficultés en se livrant à ce travail. Il s'est aperçu des lacunes de la législation et a nommé une commission de 15 membres pour étudier les moyens d'arriver à la compléter.

Cette commission est tombée d'accord avec le département pour reconnaître qu'il fallait avant tout réviser la loi de 1883 pour pouvoir apprécier d'une façon approximative le coût du rachat. Et c'est alors que le conseil fédéral a rédigé le projet de loi soumis aujourd'hui à vos délibérations.

Les compagnies ont déclaré elles-mêmes qu'elles pouvaient être d'accord sur le but poursuivi: « sous cette réserve, les compagnies sont unanimement d'avis de ne pas s'opposer au but de la loi qui consiste, d'après les termes du message du conseil fédéral, à astreindre les entreprises de chemins de fer à déposer avant l'échéance du terme de rachat, la justification du produit net annuel et du capital de construction, calculés selon les clauses des concessions, et à combler, conformément aux principes d'une bonne administration et d'une saine gestion financière, les lacunes que la pratique a constatées dans la loi en vigueur jusqu'ici ».

Votre commission est unanime pour vous proposer l'entrée en matière sur le projet du conseil fédéral.

Il y a cependant une minorité qui formule quelques réserves, surtout à partir de l'art. 21.

Le point à régler est celui qui se rapporte à l'obligation d'imposer aux compagnies, qui sont au bénéfice de différentes concessions, des justifications séparées pour chacune de ces lignes, ainsi, l'Union Suisse, qui est au bénéfice de 3 concessions, le N.-E. de 25 concessions, etc. La Confédération a tout intérêt, puisqu'elle en a le droit, de racheter ligne par ligne. Seulement, elle doit connaître le montant

exact du produit net sur lequel peut être basé le prix de rachat, ainsi que les frais de premier établissement, le capital de fondation de la ligne.

Les compagnies s'y sont toujours refusées jusqu'ici, malgré les demandes du conseil fédéral et l'arrêté qu'il prit en 1888. Le conseil fédéral propose maintenant de les y forcer de par la loi. La commission est d'accord, puisqu'il ne s'agit en somme que d'obligations imposées tacitement aux compagnies par les concessions.

Il s'agit aussi de trouver une sanction, c'est-à-dire de prévoir le cas où les compagnies ne satisferaient pas à ces obligations. Il faut trouver le moyen de les y contraindre. C'est ce que le conseil fédéral s'est efforcé de faire dans un des articles de la loi.

Mais le point le plus important concerne la fixation plus précise, plus exacte, des éléments qui doivent entrer dans le compte de construction et d'exploitation, ainsi que la fixation du produit net de la ligne.

La loi de 1883 posait déjà des principes en ce qui concerne le calcul du capital de premier établissement, c'est-à-dire le compte de construction. Ici, la loi proposée ne fait que suivre le même principe, en s'étendant sur les bases de la jurisprudence du tribunal fédéral entrée en vigueur sous l'ancienne loi. Elle n'a pas soulevé de grandes difficultés depuis que le conseil des états a fait droit en partie aux objections formulées par les compagnies de chemin de fer.

Ce qui a soulevé le plus de récriminations, c'est la question concernant le fond de renouvellement. Les concessions prévoient déjà que lors de la fixation du prix de rachat, il faudra déduire des recettes le montant du fonds de réserve et de renouvellement des compagnies. Mais aucune loi n'avait fixé exactement jusqu'à quel point ce fonds de renouvellement pouvait être porté aucune loi n'avait fixé le montant annuel à verser dans le fonds de renouvellement. C'était là une lacune importante qui permettait aux compagnies de faire les versements comme elles l'entendaient.

Le Jura-Simplon versait fr. 1480, le Central fr. 3250, le Nord-Est fr. 2770, l'Union-Suisse fr. 1800, le Gothard fr. 3820 par kilomètre.

Il y a là des différences qu'il faut faire disparaître.

L'art. 3. de la loi de 1883 disait à son dernier alinéa:

« Les allocations aux fonds de réserve et de réfection sont prélevées sur les excédants de recettes, et la quotité doit en être déterminée par les statuts. »

Il résultait de cette disposition que les mauvaises années les compagnies ne faisaient aucun versement, tandis que dans les bonnes elles ne se souciaient pas de faire les versements qui n'avaient pas été effectués les années précédentes, d'où il résultait que les versements qui étaient effectués au fonds de renouvellement n'étaient pas suffisants.

Pour porter remède à cet état de choses, la loi actuelle contient des prescriptions précises. Sur ce point la commission unanime est d'accord avec le conseil fédéral. Je dois cependant formuler quelques réserves, ce que je crois pouvoir faire au nom de la commission, en ce qui concerne la fixation du fonds de renouvellement. Cette question est importante à un double point de vue; elle est importante

comme règle de bonne administration financière, à condition que l'on ne force pas les compagnies à effectuer des versements trop élevés, et elle est importante au point de vue du rachat pour empêcher les compagnies de distribuer sous forme de dividende, ce qui devrait être attribué à la réfection de la ligne.

Le mémoire des compagnies de chemins de fer s'exprime ainsi à la page 10. «Peut-être l'idée du conseil fédéral est-elle que le fonds de renouvellement constitué conformément à la nouvelle loi, doit représenter la moins-value éventuelle du chemin de fer, lors du rachat par la Confédération, telle qu'elle est prévue par les concessions.

Nous devrions aussi contester cette interprétation. En cas de rachat, il y aurait lieu d'abord de déterminer, si le chemin de fer est dans l'état prévu par les concessions. Ce n'est qu'alors qu'on pourra constater s'il existe une moins-value et quel en est le chiffre.

Les compagnies ne peuvent admettre que l'on calcule une moins-value *fictive* par des moyens purement hypothétiques, ne répondant en aucun cas à la réalité. Elles demandent que l'on prenne pour base à cet égard l'état réel du chemin de fer.

Cet état sera déterminé contradictoirement à l'époque du rachat, et au besoin, il sera fixé par les tribunaux.»

Les compagnies craignent que le montant du fonds de renouvellement ne soit déduit du capital de premier établissement, ce qui aurait pour résultat de produire une moins-value de ce capital et de diminuer la somme que la Confédération aurait à payer pour le rachat. Pour ma part, je ne partage pas cette crainte des compagnies, je ne comprends pas le projet de loi dans ce sens.

Il y a là une grosse question qui ne peut pas être tranchée par l'autorité législative. Les concessions exigent que les chemins de fer soient remis à la Confédération dans un état satisfaisant; j'admets pour ma part que cet état doit être pleinement satisfaisant, mais cela ne veut pas dire neuf.

Si l'on adoptait l'interprétation, contre laquelle protestent les compagnies de chemins de fer, on arriverait à dire que les concessions exigent que les chemins de fer soient remis à l'état neuf. Or cette question-là ne peut pas être tranchée par nous, elle doit l'être par les tribunaux, tribunal fédéral d'après la majorité et tribunaux d'arbitres d'après la minorité de la commission. En tous cas, c'est l'autorité judiciaire qui doit décider si, dans les concessions, il est question de l'état neuf ou non. En Italie, cette question a été tranchée dans le sens négatif; entre ces deux interprétations, il y a une grande différence. Voilà ce que j'avais à dire à propos du fonds de renouvellement.

Jusqu'ici la loi n'a fait que suivre les principes posés dans la loi de 1883, mais il y a un troisième but, qui a été signalé par M. le rapporteur allemand Speiser, et qui a trait au rachat. Le conseil fédéral veut faire un pas en dehors des principes posés dans la loi de 1883. L'art. 3 des dispositions transitoires de cette loi dit: «Demeurent réservées toutefois les dispositions renfermées dans les concessions concernant, en cas de rachat, la fixation, par voie d'arbitrage, des frais de premier établissement.

On a changé de point de vue! La nouvelle loi

propose de laisser complètement de côté les dispositions renfermées dans les concessions et d'établir que le tribunal fédéral jugera, non seulement quel sera le prix du rachat, mais encore toutes les questions qui s'y rapportent et cela même avant l'échéance prévue pour le rachat, afin d'avoir une base pour les calculs financiers.

On invoque ici des considérations d'ordre pratique! J'admets qu'il y aurait un grand intérêt pour la Confédération à savoir où elle en est et à qui elle aura affaire; il serait étrange, en effet, que pour une compagnie qui se trouve au bénéfice de 25 concessions, le tribunal fédéral fut compétent pour 10 d'entr'elles, tandis que pour les 15 autres des tribunaux arbitraux le seraient; il n'y aurait ainsi aucune unité dans l'application du droit. Mais si les considérations pratiques ont leur valeur, il y a également ici des questions de droit et de justice.

La Confédération a-t-elle le droit de changer les dispositions des concessions? La majorité de la commission répond affirmativement; en ce qui me concerne, j'appartiens à la minorité de la commission, qui répond négativement. J'exposerais les motifs qui m'ont amené à cette manière de voir lors de la discussion des art. 21 et 22. Pour le moment, je résumerai les motifs qui ont déterminé l'attitude de la majorité de la commission. La majorité a fait en droit le raisonnement suivant: La concession d'une compagnie de chemins de fer n'est pas un contrat bilatéral entre l'état et la compagnie, c'est un acte de souveraineté de l'état qui peut reprendre ce qu'il a donné. Il est vrai que l'état doit respecter les droits privés qu'il a garantis, mais nous ne sommes pas en présence d'un droit privé, parce que ce droit ne peut être évalué en argent. L'état ne peut renoncer au droit supérieur de souverain qu'il possède. Tel est le point de vue de la majorité de la commission. La minorité ne conteste pas que nous ne sommes pas tout-à-fait sur le terrain d'un contrat bilatéral, mais elle croit néanmoins que cette solution est fautive. J'exposerai ce point de vue lors de la discussion par articles. Pour le moment, j'ai voulu résumer les arguments de la majorité de la commission, parce que l'on m'a prié de le faire, lors même que je ne fusse pas d'accord, parce qu'il n'y avait pas d'autre rapporteur de langue française.

Sous ces réserves, la commission est unanime à vous proposer l'entrée en matière.

Il ne me reste qu'à vous donner quelques explications sur l'économie de la loi. Elle comprend toute une série de matières diverses et c'est pourquoi l'on a cru qu'il valait mieux la partager en plusieurs chapitres; le premier a trait aux dispositions générales, le second est relatif aux comptes de construction et d'amortissement des lignes, puis vient le chapitre de la vérification des comptes et des dispositions pénales, enfin la détermination de la valeur du rachat et les dispositions finales. Parmi ces dispositions finales, il y en a une qui doit être relevée, c'est la toute dernière: «Jusqu'à ce qu'une loi ait été édictée sur les chemins de fer secondaires, le conseil fédéral est autorisé, dans l'application de la présente loi, à accorder aux chemins de fer secondaires toutes les facilités possibles».

La commission n'a pas cru pouvoir aller plus loin.

Elle avait tout d'abord l'idée de faire des exceptions pour les chemins de fer secondaires, elle

y a renoncé, mais elle a trouvé qu'il était nécessaire de fixer, qu'ils devaient être régis par une loi spéciale.

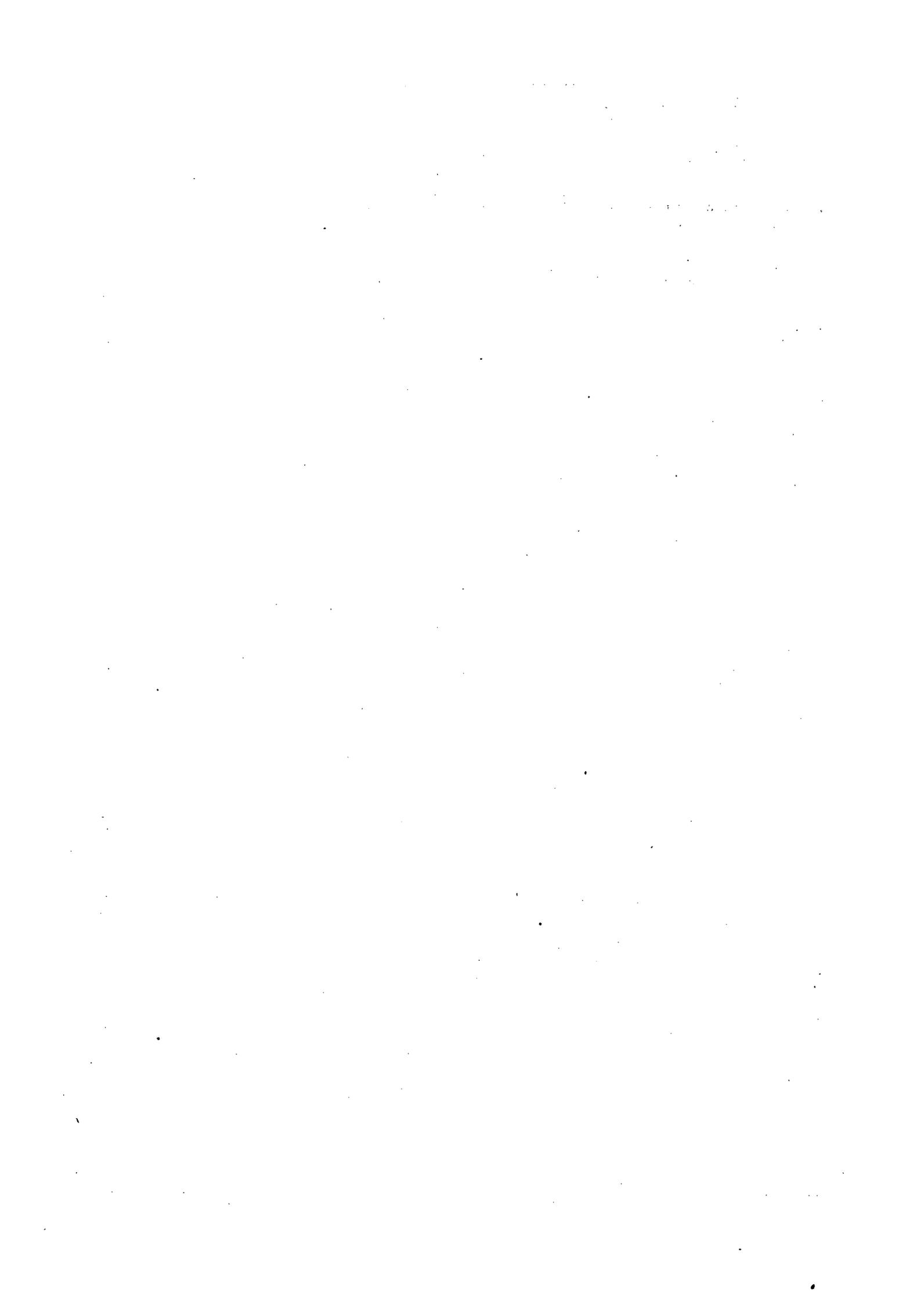
Dans cette ordre d'idées, la commission a reçu un mémoire de date tout-à-fait récente, émanant d'un comité pour les chemins de fer secondaires. La commission n'a pas cru devoir le discuter, elle n'en aurait pas eu le temps, et elle pense d'ailleurs qu'elle ne pourrait le faire que si les conseils en décident ainsi.

Sous les réserves que je vous ai indiquées, je vous

propose l'entrée en matière sur le projet du conseil fédéral.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.  
(L'entrée en matière est décidée tacitement.)

Die Detailberatung wird auf morgen verschoben.  
(La discussion article par article est renvoyée à demain.)



## **Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

### **Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1896 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1-22
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 735

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bulletin



BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 2

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2. —, Union postale fr. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrat. — Conseil national.

Sitzung vom 17. März 1896, vormittags 9 Uhr. — Séance du 17 mars 1896, à 9 heures du matin.

Vorsitz. }  
Présidence: } M. Stockmar.

Tagesordnung: — Ordre du jour:

Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.

Detailberatung. — Discussion article par article.

(Siehe die Diskussion über die Eintretensfrage Seite 15 ff. hievor. — Voir la discussion sur l'entrée en matière p. 15 et suivantes ci-devant.)

Art. 1.

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich habe Sie schon gestern darauf aufmerksam gemacht, dass wir das ganze vorliegende Gesetz zum Zwecke einer bessern Uebersichtlichkeit in verschiedene Titel eingeteilt haben. Wenn keine Gegenbemerkungen gemacht werden, so nehme ich an, dass man mit dieser Disposition einverstanden sei.

Ueber Art. 1 ist kurz folgendes zu sagen. Das bisherige Rechnungsgesetz von 1883 bezieht sich ausdrücklich nur auf die Eisenbahngesellschaften, also auf diejenigen Eisenbahnen, welche von Aktiengesellschaften dirigiert werden. Es erscheint nun wünschbar, das neue Rechnungsgesetz mit gewissen Vorbehalten auch auf diejenigen Eisenbahnen, welche nicht von Privatgesellschaften, sondern von Kantonen geführt werden, auszudehnen, weil im Interesse des Bundes und im Interesse dieser Unternehmungen selber auch in Bezug auf diese Unternehmungen die Grundsätze einer richtigen Rechnungsstellung gelten müssen und sollen.

Wir haben in dieser Beziehung nur eine Modifikation gemacht, indem für diejenigen Linien, welche Kantonen angehören, die Bestimmungen der Art. 11—14 keine Anwendung finden sollen. Es hat das die Bedeutung, dass die Vorschriften betreffend Dotierung des Erneuerungsfonds für diese Bahnen nicht gelten sollen, weil wir annehmen, die Kantone seien

kraft ihrer finanziellen Lage, kraft ihrer Steuerhoheit im stande, die Bahnen, die ihnen gehören, jeweilen in technisch richtigem Zustande zu erhalten und es bedürfe deshalb nicht einer gesetzlichen Verfügung, wonach die Kantone gezwungen sind, eine besondere Reserve zu sammeln. Es ist anzunehmen, dass diese Reserve in der Staatskasse bereits vorhanden sei oder wenigstens durch die Steuerhoheit der Kantone jeder Zeit zu Gebote stehe. Die Differenz gegenüber der Redaktion des Ständerates ist die, dass der Ständerat den Bundesrat nur befugt erklärt, für die Eisenbahnen der Kantone eine Ausnahme von den Bestimmungen der Art. 11—14 zu gestatten, während wir dies im Gesetz bestimmt aussprechen und also nicht von dem Belieben des Bundesrates abhängig machen.

Dagegen haben wir diejenigen Eisenbahnen, welche den Gemeinden gehören, gleich behandelt wie die Privatgesellschaften, indem hier der Gesichtspunkt, welcher gegenüber den Kantonen gilt, nicht zutrifft. Wir können nicht zugeben, dass eine Gemeinde eines Kantons in Bezug auf ihre finanzielle Kraft einem Kanton gleichzustellen sei. Deshalb sind die Bahnen, welche von Gemeinden übernommen sind — es sind das meistens Sekundärbahnen —, wie gewöhnliche, von Gesellschaften betriebene Bahnen zu behandeln. Ich mache aber schon hier darauf aufmerksam, dass wir am Schluss des Gesetzes für Sekundärbahnen gewisse Erleichterungen schaffen wollen. Da, wie ich schon gesagt habe, die Gemeindebahnen eigentlich alle Sekundärbahnen sind und sein werden, so werden die Erleichterungen, welche für die Sekundärbahnen gelten, auch den Gemeindebahnen zukommen.

Der Art. 1 enthält im Gegensatz zu dem bisherigen Gesetz den weitern Grundsatz, dass die-

jenigen Teile von Bahnen, welche auf Schweizergebiet liegen, aber von ausländischen Unternehmungen betrieben werden, ebenfalls unter das Gesetz gehören. Es ist das eine wichtige Aenderung und meiner Ansicht nach eine Verbesserung. Sie wissen, dass wir in Basel und Schaffhausen Bahnstrecken haben, welche der badischen Staatsbahn gehören, und dass in Genf ein Stück der P. L. M. gehört. Auf diese Bahnen ist bisher das Rechnungsgesetz nicht angewandt worden. Es scheint aber erwünscht, sich auch gegenüber diesen Bahnstrecken grundsätzlich das Recht zu wahren, Einsicht in die Rechnungen zu bekommen, gewisse Données, Angaben zu erhalten, welche für die Beurteilung der Rückkaufsfrage notwendig sind. Es ist nicht abzusehen, warum der Bund, wenn er überhaupt zum Rückkauf schreitet, nicht auch diese Bahnstrecken, die fremden Hoheiten unterworfen sind, übernimmt. Ich meinerseits halte das für eine sehr wichtige und interessante Aufgabe, und es ist wichtig, dass wir bei Zeiten vorsorgen, dass wir für den Fall des Rückkaufes in Bezug auf die finanzielle Tragweite auch hier rechtzeitig schon orientiert sind.

Immerhin haben wir für diese Bahnstrecken die Bestimmungen der Art. 11—14 als nicht anwendbar erklärt. Wir glauben, es bestehe für den Bund kein Interesse, für die Solidität dieser auswärtigen Bahnunternehmungen besorgt zu sein; wir können das ganz ruhig den auswärtigen Staatshoheiten überlassen.

Von den Kantonsregierungen von Neuenburg und Genf ist gegen den Art. 1 eine Einwendung erhoben worden, in dem Sinne, dass sie glauben, die kantonalen Bahnen sollten, wie es bisher der Fall war, dem Gesetz nicht unterstellt werden. Wir sind der Ansicht, es empfehle sich nicht, die kantonalen Bahnen ganz auszunehmen; wir haben aber den Wünschen dieser beiden Regierungen durch unsere Redaktion des zweiten Absatzes des Art. 1 Rechnung getragen, indem wir sagen: «Auf diejenigen Linien, welche Kantonen angehören, finden die Bestimmungen der Art. 11—14 des gegenwärtigen Gesetzes keine Anwendung».

Ich empfehle Ihnen die Annahme des Art. 1 in unserer Redaktion.

**Mr. Bolla**, rapporteur français de la commission: Comme vous le savez, la loi de 1883 déclarait expressément qu'elle était applicable aux compagnies de chemins de fer ayant leur siège social en Suisse.

On avait même trouvé nécessaire à cette époque de déclarer expressément par une inscription au procès-verbal que les entreprises de chemins de fer appartenant aux cantons n'étaient pas assujetties à la loi.

Cette concession s'explique aisément, si l'on se rend compte du but que la loi de 1883 poursuivait. Il s'agissait alors de sauvegarder le crédit public, la sécurité du pays et les intérêts économiques servis par les entreprises de chemins de fer. A ce double point de vue il n'y avait aucun motif pour mettre les cantons sur le même rang que les sociétés privées, les sociétés de spéculation. C'aurait été user de trop de défiance envers des états souverains.

La nouvelle loi poursuit un autre but, ainsi que

je vous l'ai déjà expliqué. Elle touche de très près à la question du rachat. Il ne semble donc pas qu'il y ait un motif suffisant pour maintenir l'exception en faveur des cantons faite en 1883. La Confédération, en effet, s'est réservée le droit de rachat des lignes appartenant aux cantons tout aussi bien que de celles qui appartiennent à des sociétés privées, à des particuliers ou à des sociétés de capitalistes étrangers. C'est là la règle que la nouvelle loi a posée, elle concerne le rachat, elle précise la notion du produit net et des frais de premier établissement.

Or, si cette règle est juste en ce qui regarde les sociétés, je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas de même quant aux cantons. La commission a estimé qu'il fallait placer les cantons sur le même rang que les sociétés quand il s'agissait d'établir les comptes en vue d'exercer le droit de rachat.

Il n'en est pas de même pour d'autres parties de la loi, et notamment les dispositions sur le fonds de renouvellement, les amortissements. La solidité des finances cantonales est telle qu'on peut aisément se dispenser d'édicter des dispositions de cette nature, qui ne seraient pas d'ailleurs d'une application bien facile. Les bilans d'état sont basés sur des règles essentiellement administratives, tandis qu'il s'agit ici de règles de comptabilité commerciale.

La commission a donc proposé de soustraire les cantons à l'application des articles 11 à 14 de la loi. Elle est même allée un peu plus loin que le conseil des états, qui voulait simplement conférer ce droit au conseil fédéral.

La commission du conseil national propose d'édicter une règle absolue: ces articles ne seraient pas applicables aux lignes appartenant aux cantons, et l'on a estimé qu'il n'y avait pas de motif pour ne pas faire la même exception pour les entreprises étrangères.

Une concession vis-à-vis de ces compagnies est faite à l'art. 1<sup>er</sup>, formulée dans des termes un peu différents qu'au conseil des états, qui dit que «cette disposition est également applicable, pour autant que cela est compatible avec les dispositions des traités internationaux, aux chemins de fer situés en Suisse, qui appartiennent à des entreprises étrangères ou sont exploités par elle».

Votre commission vous propose cette rédaction:

«Cette disposition est également applicable, en tant que les traités internationaux ne posent pas expressément d'autres règles, aux chemins de fer, etc . . .»

On n'a pas voulu laisser subsister l'incompatibilité qu'il pouvait y avoir entre la loi et les traités.

Je dois vous rappeler encore que la commission a cru devoir introduire une exception en faveur des chemins de fer secondaires à l'art. 25, dernier paragraphe, mais elle n'a pas cru devoir le faire à l'art. 1<sup>er</sup>.

Je vous propose au nom de la commission d'accepter la rédaction de l'art. 1<sup>er</sup>, telle que nous vous la présentons; elle diffère quelque peu de celle que le conseil des états a adoptée.

Angenommen nach Antrag der Kommission.

(Adopté d'après la proposition de la commission.)

*Art. 2.*

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 2 stellt den Grundsatz auf, dass die Eisenbahnen Rechnungen und Bilanzen nach einem vom Bundesrate festgesetzten einheitlichen Schema zu erstellen und auf 31. Dezember jeden Jahres abzuschliessen haben.

Ich habe zu diesem Artikel nichts weiter zu bemerken.

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 3.*

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 3 bezieht sich auf die sehr viel besprochene Frage, wie es bei denjenigen Eisenbahnen — wir dürfen sagen Eisenbahngesellschaften — deren Netz in eine Anzahl von Linien mit verschiedenen Konzessionen geteilt ist, zu halten sei. Es betrifft das, wie Ihnen bekannt ist, hauptsächlich die N. O. B. und S. C. B. Für die Jurabahn ist die Sache seit der Fusion erledigt. Der Bundesrat hat früher den Auftrag erhalten, in Bezug auf diese Netze sich mit den Gesellschaften zu verständigen, dass eine einheitliche Rechnungsstellung für das gesamte Netz gemacht werde, wogegen der Bund sich verpflichtet, nur das gesamte Netz zurückzukaufen. Mit der S. C. B. ist eine Vereinbarung in diesem Sinne zu stande gekommen. Mit der N. O. B. ist es bisher nicht gelungen eine Verständigung zu finden. Für den Bund ist es für den Fall des Rückkaufs von ausserordentlicher Wichtigkeit, die Rechnungsausweise für alle einzelnen Linien zu erhalten, solange er sich nicht verpflichtet hat, das Ganze rückzukaufen. Diese Frage muss nun durch das Gesetz geordnet werden. Das Gesetz bestimmt, dass die Bahnunternehmungen verpflichtet sind, nicht nur über ihr gesamtes Netz Rechnungsausweise abzulegen, sondern auch über die einzelnen Rückkaufobjekte, die einzelnen Linien, es sei denn, dass nach Absatz 2 durch Vereinbarung mit den Bundesbehörden eine Zusammenlegung des ganzen Netzes stattgefunden habe.

Wenn diese Nachweise für die einzelnen Linien nicht in der festgesetzten Frist gegeben werden, so soll der Bundesrat befugt — nicht verpflichtet — sein, die in Art. 19 und 20 vorgesehenen Massnahmen anzuordnen. Es sind das zwei wichtige Artikel, welche die Rechte des Bundesrates in Bezug auf die Durchführung des neuen Rechnungsgesetzes aufstellen, von denen wir später zu sprechen haben werden.

Im weitem soll der Bundesrat auch befugt sein, dann die sämtlichen Linien eines solchen Netzes als einheitliches Rückkaufobjekt zu erklären, so dass der Bund dann das Recht hat, den Gesamtrückkauf zu vollziehen. Durch eine nachträgliche redaktionelle Aenderung ist vorgesorgt, dass in Bezug auf den Rückkaufstermin und in Bezug auf die Berechnung der Rückkaufentschädigung keine Zweifel mehr entstehen können. Am Schluss des neuen Absatzes 2 wird nämlich ausdrücklich gesagt: «Als nächster Rückkaufstermin gilt der 1. Mai 1903 und als Rückkaufentschädigung der 25fache durchschnittliche Reinertrag der in Betracht fallenden 10 Jahre oder das Anlagekapital des ganzen Netzes; in Bezug auf die spätern Rückkaufstermine und die Rückkauf-

entschädigungen gelten die Bestimmungen derjenigen Konzessionen, welche die grösste Bahnlänge umfasst.»

Die Kommission empfiehlt Ihnen die Annahme dieses Artikels.

**M. Bolla**, rapporteur français de la commission: L'art. 3 pose la règle, dont j'ai parlé dans mon rapport sur l'entrée en matière, que les compagnies, qui se trouvent au bénéfice de plusieurs concessions, sont obligées de présenter une justification séparée pour chaque ligne. Lorsque la Confédération pourra exercer le droit de rachat qu'elle possède, il sera très important pour elle de savoir quelle est la situation financière de lignes qu'elle peut racheter séparément.

Les compagnies auraient pu être considérées comme étant tenues, déjà par les concessions, de présenter ces justifications, mais elles s'y sont refusées malgré les démarches du conseil fédéral. Cette disposition, du reste, ne concerne pas toutes les grandes lignes, mais seulement celles qui n'ont pas voulu reconnaître cette obligation: soit le Nord-Est et l'Union Suisse. Pour le Jura-Simplon, le message du conseil fédéral explique que l'arrêté qui a unifié ses concessions, a posé une règle à cet égard, quant au Gothard, il a été prévu, dès le commencement, qu'il n'y aurait qu'un rachat pour le réseau tout entier.

La dernière partie de l'art. 3 a été modifiée par la commission du conseil national dans le but de préciser davantage les conséquences qu'aurait pour les compagnies l'inobservation de cette obligation légale. Cette obligation devait être pourvue d'une sanction et en effet, il a été introduit une sanction sévère, très sévère même, que la commission croit cependant justifiée:

«Si une entreprise de chemins de fer néglige de présenter dans le délai fixé (article 20) des comptes distincts, en conformité de ses concessions, le conseil fédéral peut ordonner les mesures prévues aux articles 19 et 20 et, en outre, traiter l'ensemble des lignes de l'entreprise comme ne formant à l'égard du rachat qu'un tout indivisible.»

Ces articles 19 et 20 donnent au conseil fédéral le droit d'intervenir en faisant procéder, aux frais des compagnies, aux enquêtes nécessaires et de prononcer des amendes considérables, pouvant aller jusqu'à 10,000 francs. En outre, l'art. 20 de la loi réserve la disposition plus sérieuse encore de l'art. 28 de la loi de 1872, qui prévoit l'annulation de la concession dans certains cas.

La commission a modifié la dernière partie de l'art. 3 et a établi non seulement, que le plus prochain terme de rachat est fixé au 1<sup>er</sup> mai 1903 et que l'indemnité de rachat sera égale à vingt-cinq fois le produit net moyen des 10 années entrant en ligne de compte ou aux dépenses de premier établissement du réseau entier, mais sur la proposition du département des chemins de fer, elle a ajouté aussi que: «en ce qui concerne les termes de rachat ultérieurs et la fixation des indemnités de rachat, ce sont les dispositions de la concession qui comprend la plus grande longueur de ligne, qui font règle».

Sans cette disposition, il serait resté dans la

loi une lacune que l'on a voulu combler, pour le cas où la Confédération ne ferait pas usage du droit de rachat au plus prochain terme, mais attendrait à un terme plus éloigné.

La commission vous propose d'accepter la nouvelle rédaction de l'art. 3.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 4.

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Artikel 4—9 enthalten die neuen Bestimmungen über die Konstruktion der Baurechnung, und zwar wesentlich im Anschluss an das bisherige Gesetz, jedoch mit einigen Ergänzungen, welche sich infolge von Differenzen bei der Anwendung des Gesetzes in der Praxis als notwendig erzeigt haben.

Auf den Baukonto können alle diejenigen Posten kommen, welche der Konzessionsinhaber für die Erstellung oder den Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials aufgewendet hat. Das ist der allgemeine Grundsatz, der in den folgenden Artikeln, namentlich in Art. 6 und 9 nach der positiven und negativen Seite dann noch etwas präzisiert wird.

Der zweite Absatz enthält einen Grundsatz, den schon das alte Gesetz kennt, nämlich den Grundsatz, dass, wenn eine Bahn nach ihrer Vollendung von einer andern Bahn gekauft worden ist, in die Baurechnung der Kaufpreis, welcher bezahlt worden ist, zu stellen ist, sofern derselbe niedriger ist als der Baukonto der erworbenen Bahn, und umgekehrt der Baukonto, sofern der Kaufpreis höher ist. Dieser Grundsatz, der seiner Zeit sehr stark diskutiert worden ist, den wir aber als richtig ansehen, wollen wir jetzt nicht näher motivieren.

Der dritte Absatz enthält nach unserer Redaktion einige Aenderungen. Einmal eine rein redaktionelle Aenderung. Ich glaube, wir sollten nicht sagen: «... wenn die Auszahlung solcher auf Grund eines statutarischen oder vertraglichen Versprechens stattgefunden hat», sondern «... wenn die Auszahlung solcher gemäss einer Vorschrift der Statuten oder gemäss Vertrag stattgefunden hat».

Sodann fügen wir noch bei, dass die Bauzinse, welche von den Bahnen dem Baukonto belastet werden, nicht höher sein dürfen, als die Zinse, welche die Bahn für ihre festen Anleihen bezahlt. Wenn, z. B., die festen Anleihen einer Bahn mit 3½ oder 4% verzinst werden, so sollen die Bauzinse nicht zu 5% auf den Baukonto getragen werden.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des Artikels in der von der Kommission vorgeschlagenen Redaktion.

**M. Bolla**, rapporteur français de la commission: Les deux premiers alinéas de l'art. 4 ne font que reproduire les principes posés dans la loi de 1883, à l'art. 2.

Le premier alinéa a été modifié en vue de réserver les dispositions des art. 6 et 9 de la loi

concernant les comptes de construction et les sommes qui ne peuvent pas y être portées.

Quant au troisième paragraphe, on n'a fait que préciser la règle posée à l'art. 630 du C. O. Il pose le principe, déjà inscrit dans la loi de 1883, « que les intérêts des actions sont mis au bénéfice de cette disposition au cas seulement où le paiement en a été stipulé par les statuts ou par une convention ».

A cette époque-là, on avait proposé de limiter le taux de l'intérêt à 4%, ainsi que le proposait le conseil fédéral dans son projet primitif, mais cette proposition fut écartée. On la considéra comme inutile autant que nuisible aux intérêts des entreprises par actions.

C'est pour ce même motif que le conseil des états et votre commission ont décidé de ne pas accepter la proposition primitive du conseil fédéral.

Le taux de l'intérêt est soumis à des fluctuations d'ordre économique qu'il n'est pas dans le pouvoir du législateur d'empêcher. Il ferait, du reste, œuvre inutile, puisqu'il serait facile d'é luder une telle disposition en décidant que l'émission des actions se ferait au-dessous du pair.

Il y a encore une petite modification à l'art. 4, 3<sup>e</sup> alinéa. Après ces mots: «... pour l'établissement et l'installation d'une ligne...», nous avons ajouté:

« mais le taux de ces intérêts ne peut pas dépasser celui des emprunts consolidés. »

Cette modification s'explique d'elle-même. Nous vous proposons d'adopter *cet article* tel que l'a rédigé votre commission.

**Dinkelmann**: Ich erlaube mir, bei Art. 4 im letzten Alinea den Antrag aufzunehmen, den im Ständerat Herr Richard gestellt hatte, welcher statt sechs Betriebsmonate zwölf Betriebsmonate sagen wollte. Das letzte Alinea würde nach meinem Antrag lauten: « Bei neu gebauten Linien ist es zulässig, die Ausgaben für die Regulierung und Einschotterung der Geleise, soweit sie die normalen Unterhaltungskosten übersteigen, während der ersten sechs Betriebsmonate auf Baukonto zu tragen. » Dieser Antrag ist im Ständerat mit 18 gegen 10 Stimmen verworfen worden. Es hat der Vorsteher des Eisenbahndepartements im Ständerat darauf aufmerksam gemacht, dass allerdings bei gut gebauten Bahnen eine gewisse Zeit verstreiche, bis sich der Oberbau und der Unterbau gefestigt haben, dass er fortwährend der Ergänzungsarbeiten, neuer Beschotterung u. s. w. bedürfe und dass diese Verbesserungen, solange sie nicht zum ordentlichen Unterhalt gerechnet werden müssen, auf Baukonto geschrieben werden müssen. Die Nachfrage bei einer Reihe deutscher Bahnverwaltungen habe ergeben, dass eine grosse Zahl von Bahnen gar keine solchen nachträglichen Belastungen des Baukontos haben und dass Beschotterungs- und Geleiseregulierungsarbeiten nicht auf Baukonto genommen werden, oder nur teilweise, nur für ganz kurze Zeit. Bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen seien sechs Monate vorgesehen, und in einem Streitfalle habe die Gotthardbahn diese Frist von sechs Monaten angewendet. Demnach betrachte auch das Eisenbahndepartement und mit ihm der Bundesrat dies Frist als massgebend. Man möge, wenn man

eine andere Frist wolle, technisch-richtige Anhaltspunkte über die Dauer der Beschotterungen und die Einrechnung derselben in den Baukonto angeben. Herr Bundesrat Zemp bemerkte dazu noch, es müsse diese Norm von sechs Monaten auch deshalb als richtig angesehen werden, weil in der Eingabe der Eisenbahngesellschaften hievon nichts gesagt werde. Gestatten Sie mir, zunächst auf die letztere Bemerkung einige Worte zu erwidern. Der schweizerische Eisenbahnverband hat allerdings mit Bezug auf diese Frist keine Bemerkungen gemacht. Man sagte sich, man wolle nur bei den wichtigsten Punkten des Gesetzes einsetzen. Immerhin ist dieser Punkt im Verband ebenfalls einlässlich besprochen worden, und es wurde konstatiert, dass es in früheren Jahren gestattet war, diese Beschotterungskosten und die Kosten für die Geleiseregulierung während der Dauer eines ganzen Jahres auf Baukonto zu tragen. Es wird sich der Herr Vorsteher des Eisenbahndepartements aus den Akten hievon überzeugen können. Die Bahnen, welche die Eingabe betreffend das Rechnungsgesetz formulierten, haben kein besonderes Interesse daran, dass die Frist von sechs Monaten auf zwölf Monate verlängert werde; denn die meisten Linien, die die grossen schweizerischen Bahnen noch zu erstellen hatten, sind bereits gebaut oder im Bau begriffen. Für sie lag also ein wesentliches Interesse nicht mehr vor. Aber für alle diejenigen Linien, welche noch erstellt werden müssen, ist es durchaus nicht gleichgültig, ob sechs oder zwölf Monate angenommen werden. Ein jeder von Ihnen weiss ganz genau, dass bei einem Strassenbau oder Bahnbau sechs Monate unmöglich genügen können für eine gehörige Consolidierung des Bahnkörpers, des Schotters u. s. w. Es muss ein vollständiger Winter und ein Frühjahr darüber gegangen sein, bis diese Consolidierung stattgefunden hat.

Das Gefrieren und das Wiederauftauen verursacht bedeutende Blähungen in den Einschnitten sowohl als in den Dämmen. Es muss fortwährend Schotter aufgeführt und es muss das Geleise immer wieder reguliert werden. Es wird ein Jeder, der in der Praxis steht, des Bestimmtesten sagen können, dass selbst bei länger betriebenen Bahnen nach jedem Winter bedeutende Aenderungen, Beschotterungen und Geleiseregulierungen stattfinden müssen. Noch viel mehr muss bei neu gebauten Bahnen gethan werden. Da treten diese Umstände in ganz bedeutend erhöhtem Masse ein. Deshalb ist es nichts als billig, dass ein ganzes Betriebsjahr für diese Beschotterungen und Geleiseregulierungen festgesetzt wird, so dass die betreffenden Kosten für ein ganzes Jahr auf Baukonto getragen werden können. Meines Erachtens ist das selbst für jeden Laien, der jemals einen Strassenbau oder einen Bahnbau beobachtet hat, selbstverständlich, und ich bin überzeugt, dass die technischen Organe des Eisenbahndepartements mir recht geben werden. Die Periode von zwölf Monaten ist durchaus nicht zu lang bemessen, und ich möchte Sie bitten, im Interesse aller derjenigen Linien, die noch gebaut werden müssen, die Frist von sechs Monaten auf zwölf Monate auszudehnen.

**Zschokke:** Ich glaube, es sei nicht gerade notwendig, auf die Anregung des Herrn Dinkelmann einzutreten. Der Art. 4 setzt nach Eröffnung des

Betriebs eine Frist von sechs Monaten für allfällige Ergänzungen in der Bahnanlage fest. Es handelt sich nicht nur um die Beschotterung, und der Punkt, der von Herrn Dinkelmann hier besonders herausgegriffen worden ist, hängt auch nicht vollständig mit der Beschotterung zusammen. Wenn eine Bahngesellschaft einen Damm erbaut, so wird sich dieser Damm innert Jahresfrist, vielleicht innert zwei, drei Jahren erst consolidieren und eine Senkung des Schotters stattfinden. Wenn ein Damm aber vielleicht nur einen Meter hoch aufgeführt wird, so ist die Nachsenkung des Schotters eine sehr beschränkte, und es ist in diesem Fall die Frist von sechs Monaten jedenfalls vollständig richtig. Aber es handelt sich hier, wie gesagt, nicht nur um die Beschotterung, sondern es handelt sich noch um andere Punkte. Es heisst ja im Art. 5: «Nach Eröffnung des Betriebes dürfen die Kosten der Ergänzungs- und Neuanlagen oder der Anschaffung von Betriebsmaterial dem Baukonto nur belastet werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird.» Diese andern Punkte, die hier genannt sind, haben eine viel grössere finanzielle und betriebstechnische Bedeutung als die Beschotterung. Und wenn man nun schon auf diese Rücksicht nehmen will, so ist es doch im Hinblick auf die andern hier genannten Punkte notwendig, dass eine möglichst kurze Frist gestellt wird. Es soll also z. B. in der nützlichen Frist von sechs Monaten alles, was zur Verbesserung des Betriebes gehört, beigebracht werden, damit man ganz genau den Zeitpunkt kennt, wo die andern Bestimmungen des Gesetzes in Kraft treten. Ich beantrage Ihnen aus den angeführten Gründen, an dem Vorschlag des Bundesrates, des Ständerates und Ihrer Kommission festzuhalten.

**Marti:** Ich stelle ebenfalls den Antrag, auf diese Anregung nicht einzutreten, schon aus dem formellen Grunde, weil wir im Interesse des Geschäftes nicht neue Differenzen mit dem Ständerat schaffen sollen. In der Sache selbst hat Herr Dinkelmann offenbar die Sekundärbahnen im Auge, denen er bei der Behandlung des vorliegenden Gesetzes seine ganze Thätigkeit will angedeihen lassen. Die grossen Bahnen sind gebaut. Es kann sich also nur noch um ganz wenige Linien handeln, z. B. um Linien der Gott-hardbahn, Luzern-Immensee und Zug-Immensee, und für diese Bahn hätte der Antrag Dinkelmann keine Bedeutung. Es wäre mit Bezug auf diese Bahn vielleicht sogar gefährlich, die neue Frist zu setzen, weil es den grossen Bahnen dann möglicherweise in den Sinn kommen könnte, diese Bestimmung rückwirkend anwenden und für ein Jahr Bauzinse oder Unterhaltungskosten dem Baukonto belasten zu wollen. Ich glaube aber, man könne Herrn Dinkelmann in einer andern Weise entgegenkommen und zwar, indem man an geeigneter Stelle des Gesetzes auf diesen Artikel verweist, um damit die Ansicht auszusprechen, dass der Bundesrat ermächtigt sein soll, in gewissen Fällen den Sekundärbahnen eine weitere Frist zu gestatten. Wir haben ja am Ende des Gesetzes die Bestimmung: «Der Bundesrat wird ermächtigt, bis zum Erlasse eines Gesetzes über die Sekundärbahnen bei der Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes den

Sekundärbahnen die thunlichen Erleichterungen zu gewähren. » Ich bin der Ansicht, diese Erleichterungen dürfen sich auch ganz gut auf die Bestimmung des Art. 4 beziehen. Wenn also eine Sekundärbahn während des ersten Jahres schlechte Betriebsergebnisse hat, wogegen ihr noch etwas von ihrem Baukapital übrig blieb, so wird dann der Bundesrat ohne Anstand eine längere Frist gestatten, damit der Baukonto mit den Unterhaltungskosten der Bahn belastet werden kann. Wenn aber eine Sekundärbahn umgekehrt im ersten Betriebsjahr gute Resultate hatte und den Aktionären schöne Dividenden auszahlen würde, so hätte es dann keinen Sinn, diese Bahn noch zu entlasten und ihr zu gestatten, während zwölf Monaten den ganzen Unterhalt der Geleise auf Baukonto zu setzen. Der Bundesrat wird also in allen Fällen untersuchen, ob die Voraussetzung dafür vorhanden ist, dass eine längere Frist gewährt wird. Grundsätzlich ist die Frist von sechs Monaten lang genug. Das hat die Gotthardbahn zugestanden. Und wenn sie für die Gotthardbahn und die elsass-lothringischen Bahnen lang genug ist, so ist sie es auch bei uns. Es ist ein wahrer Unfug — und dieser ist seit dem Bestehen unserer Bahnen getrieben worden —, dass der Baukonto immer zu viel belastet worden ist. Ich kann es gar nicht verstehen, dass man ein ganzes Jahr lang Geleise reguliert und die daherigen Kosten dem Baukonto belastet und nicht dem Unterhalt.

Ich glaube also, es könne sich Herr Dinkelman in der angedeuteten Weise zufrieden geben. Es steht ihm ja das Recht zu, am Ende der Vorlage noch diesen Art. 4 einzuschalten. Ich beantrage Ihnen deshalb, auf seine Anregung hier nicht einzugehen.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Der Rat stimmt mit 36 gegen 24 Stimmen gegenüber dem Antrag Dinkelman dem Antrag der Kommission zu.

(Par 36 voix contre 24 le conseil adhère à la proposition de la commission et rejette la proposition de M. Dinkelman.)

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte mir in Bezug auf die neue Redaktion des 3. Alineas des Art. 4 noch eine kleine redaktionelle Bemerkung erlauben. Es scheint mir, es wäre richtiger, zu sagen: « . . . welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Errichtung derselben erlaufen sind, jedoch nicht höhere, als die, welche die Gesellschaft selbst für ihre festen Anleihen zu zahlen hat, werden den Anlagekosten beigelegt, Aktienzinsen nur, wenn die Auszahlung solcher gemäss einer Vorschrift der Statuten oder gemäss Vertrag stattgefunden hat ».

Angenommen. — (*Adopté.*)

#### Art. 5.

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 5 präzisiert nun noch weiter, was

auf Baukonto genommen werden darf und zwar bezieht sich der Art. 5 auf die Zeiten nach der Eröffnung des Betriebs. In Alinea 1 ist zunächst der Grundsatz aufgenommen, der schon im Rechnungsgesetz von 1883 enthalten ist, dass nach Eröffnung des Betriebs die Kosten der Ergänzungs- und Neuanlagen oder der Anschaffung von Betriebsmaterial auf den Baukonto nur gebracht werden dürfen, « wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird ».

Ich glaube, darüber braucht nicht weiter diskutiert zu werden.

Der zweite Absatz ist vom Ständerate gestrichen worden auf Grund der Einwendungen der Eisenbahnen, welche nachgewiesen haben, dass dieser zweite Absatz mit der Praxis des Bundesgerichtes nicht übereinstimmt. Ihre Kommission ist der Ansicht, es könne in der That der zweite Absatz gestrichen werden.

Im dritten Absatze ist dann der Satz aufgestellt, dass die Ausgaben für die Verbesserung oder die Verstärkung des Oberbaues nicht auf Baukonto getragen werden dürfen. Man geht von dem Gesichtspunkte aus, dass der Oberbau überhaupt nicht abgeschlossen sei, sondern fortwährend der Verbesserung fähig und bedürftig sei, und dass es nicht richtig wäre, hier Ausgaben, welche für die Verbesserung des Unterbaues gemacht werden, auf Baukonto zu tragen, um so weniger, als ja die Verminderungen des Oberbaues, die ja auch vorkommen könnten, auch abgeschrieben werden müssten, und das wäre für die Bahn gar nicht günstig; denn der Oberbau hat früher mehr gekostet als jetzt. Wir glauben diese Sache am einfachsten dadurch zu lösen, dass wir eben sagen, es seien die Modifikationen des Unterbaues nicht auf den Baukonto vorzutragen, sondern es sei der Baukonto davon unberührt zu lassen. Der Ständerat hat beigelegt, es seien die Ausgaben für die Verbesserung oder die Verstärkung des Unterbaues nicht auf Baukonto zu tragen, sondern « aus den Betriebseinnahmen, beziehungsweise aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten ». Das ist nun im allgemeinen richtig; dagegen müssen wir an den Fall denken, dass eine Verstärkung des Oberbaues durchaus notwendig ist, dass aber weder die Betriebseinnahmen, noch der Bestand des Erneuerungsfonds hinreichen, um diese Verbesserungen zu machen. Wenn man die Redaktion des Ständerates annehmen würde, so würde man die Bahnen in die Unmöglichkeit versetzen, eine unter Umständen sehr notwendige Verbesserung vorzunehmen. Wir glauben deshalb, es sei richtiger, hier diesen Satz zu streichen und nur negativ zu konstatieren, es seien die Ausgaben für die Verbesserung oder die Verstärkung des Oberbaues nicht auf Baukonto vorzutragen.

Im letzten Absatze sodann ist der Zusatz aufgestellt, dass für Arbeiten oder Anschaffungen nach Eröffnung des Betriebes ausser den eigentlichen Kosten auch Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten auf Baukonto getragen werden dürfen, sofern hiefür nicht die ordentlichen Kräfte der Eisenbahnen verwendet worden sind, sondern ein besonderes vom Bahnbetriebe unabhängiges Personal. Es sollen also in Zukunft nicht Zuschläge gemacht werden, nicht der Baukonto belastet werden für die Leitung von Arbeiten durch das gewöhnliche Be-

triebspersonal, sondern nur dann, wenn «besondere, vom Bahnbetrieb und Unterhalt unabhängige Ausgaben» gemacht worden sind, wie der Ständerat sagt.

**M. Bolla, rapporteur français de la commission.** Le premier alinéa de l'art. 5 reproduit le principe posé à l'art. 3, premier alinéa, de la loi de 1883. Il n'y a pas d'explications à donner à ce sujet.

Le conseil fédéral proposait un second alinéa, destiné dans sa pensée à combler les lacunes de l'ancienne loi et à établir la nouvelle règle que: «S'il est apporté aux constructions et installations existantes ou au matériel d'exploitation des modifications en vue de les améliorer, renforcer ou agrandir, le compte de construction ne pourra désormais être débité que de la somme que les objets modifiés auraient coûté en plus s'ils eussent été à l'origine établis en leur nouvelle forme ou condition.»

Dans leur mémoire, les compagnies de chemins de fer demandent la suppression de cet alinéa et le conseil des états s'est rangé à cette manière de voir en considération de ce fait que la lacune est comblée d'une façon contraire à la règle posée par le tribunal fédéral dans un arrêt rendu par lui. Ou a invoqué contre le conseil fédéral le jugement du tribunal fédéral du 27 décembre 1893 à l'égard du différend entre le conseil fédéral et la compagnie du Gothard. Le tribunal fédéral avait posé en principe qu'à l'occasion du renforcement des ponts «il était inexact de dire que parce que les travaux de premier établissement avaient coûté, par tonne, un certain prix, les travaux de renforcement exécutés à la même époque ou même dans un temps passablement éloigné, devaient coûter, par tonne, le même prix ou tout au moins ne pas coûter davantage».

Cette interprétation a été condamnée par le tribunal fédéral; votre commission vous propose d'adhérer à la décision du conseil des états sur ce point.

Le dernier alinéa pose en principe que:

«Les frais relatifs à l'amélioration ou au renforcement de la superstructure (voie de fer) ne peuvent pas être portés au compte de construction, mais doivent être payés sur les recettes de l'exploitation.»

C'est la pratique actuelle; toutes les compagnies de chemins de fer ont adopté ce point de vue, consacré par la loi. Néanmoins, les compagnies auraient désiré que l'on revint en arrière, elles font valoir des considérations qui ne sont pas sans valeur, mais que la commission n'a pas trouvés décisives:

«La voie est, sans doute, la partie essentielle d'un chemin de fer. Toute l'infrastructure a pour seul but de préparer cette voie qui est la chose principale. Cette disposition est donc singulièrement en opposition au principe posé par le premier alinéa du projet de même que par la loi actuelle, et d'après lequel on peut porter au compte de construction les sommes dépensées pour les installations supplémentaires ou nouvelles qui constituent une amélioration essentielle pour le service.»

On a fait remarquer, avec raison, croyons-nous, que l'on peut opposer à l'argumentation des com-

panies le fait que la première superstructure a coûté plus qu'elle ne coûterait actuellement, parce que les prix du fer et de l'acier ont diminué et que les compagnies ont moins de frais de transport à supporter, ayant à leur disposition des lignes déjà construites.

La commission estime donc qu'il y a lieu de maintenir le principe posé; à l'alinéa 3 elle a apporté un petit amendement qui est plutôt une question de forme. Le conseil des états avait proposé l'adjonction des mots «soit sur le fonds de renouvellement». La commission propose, au contraire, de les retrancher, ainsi que ceux qui les précèdent dans le texte du conseil fédéral: . . . «mais doivent être payés sur les recettes de l'exploitation».

Il est suffisant de dire que:

«Les frais relatifs à l'amélioration ou au renforcement de la superstructure ne peuvent pas être portés au compte de construction.»

Mais comment ces frais seront-ils payés? Cette question est tranchée dans une autre partie de la loi, il y aurait double emploi entre les dispositions de l'art. 5, troisième alinéa et celles de l'art. 13, qui règlent la question.

Le dernier alinéa de l'art. 5 pose en outre le principe suivant:

«Pour les travaux et acquisitions visés au présent article, des frais d'organisation, d'administration et de direction technique pourront être portés au compte de construction, au cas seulement où leur exécution a occasionné des dépenses spéciales indépendantes de l'exploitation et de l'entretien du chemin de fer.»

Le conseil fédéral aurait voulu aller plus loin encore, il proposait de dire: «au cas seulement où il aura été employé, pour leur exécution, un personnel spécial, non attaché aux services d'exploitation et d'entretien des chemins de fer».

Votre commission, de même que le conseil des états, estime que cette règle serait peu équitable. Pour certaines grandes gares par exemple, si elles avaient été construites dès le principe, tous les frais de surveillance auraient pu être portés au compte de construction. Pour un simple retard de construction serait-il juste de refuser que le compte de construction soit débité de ces frais? Nous ne l'avons pas pensé! D'ailleurs, la règle posée par le conseil fédéral aurait eu pour effet d'engager les compagnies à employer un personnel spécial, ce qui déterminerait une augmentation des frais, tandis que les travaux ne seraient pas mieux exécutés; au contraire, le personnel ordinaire est mieux qualifié pour connaître les exigences du service.

La commission vous propose donc d'adhérer à la décision du conseil des états sauf la petite modification que je vous ai signalée au troisième alinéa de cet article.

Angenommen nach Antrag der Kommission.

(Adopté d'après la proposition de la commission.)

#### Art. 6.

**Speiser, deutscher Berichterstatter der Kommission:** Der Artikel 6 handelt nun von den Abschreibungen vom Baukonto in den Fällen, wo Objekte

auf demselben beseitigt werden. Der Artikel 6 ist also das Umgekehrte von Artikel 5; dem entsprechend ist unsere Redaktion des ersten Lemma dahin präzisiert — im Gegensatze zum ursprünglichen Antrage des Bundesrates —, dass für beseitigte und untergegangene Anlagen nicht nur der auf Baukonto verrechnete Wert abzuschreiben ist, sondern auch ein verhältnismässiger Teil der Erstellungs-, der Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten. Da wir gestatten, die Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten auf den Baukonto zu bringen, so muss bei der Beseitigung eines betreffenden Bahnobjektes nicht nur dessen eigentlicher Wert, sondern auch dieser Anteil an den Erstellungskosten abgeschrieben werden.

Treten an Stelle der abgegangenen Objekte neue Anlagen oder Einrichtungen, so darf deren Wert dem Baukonto belastet werden; das ist ein selbstverständlicher Satz.

In Bezug auf den dritten Satz beziehe ich mich auf das bei Art. 5 Gesagte, dass wir bei dem Oberbau Abschreibungen nicht zulassen, dagegen umgekehrt auch nicht Belastungen des Oberbaues durch Leistungen für denselben zulassen. Die Redaktion in Alinea 3 ist eine etwas deutlichere als die des Ständerates. Wir sagen nicht, es müssen diese Kosten aus dem Erneuerungsfonds bestritten werden, sondern sagen überhaupt nichts und überlassen das den nähern Bestimmungen über den Erneuerungsfonds.

M. Bolla, rapporteur français de la commission: L'art. 6 a été modifié par votre commission de façon à préciser un point qui aurait pu sembler obscur.

Puisqu'on avait posé dans d'autres articles de la loi, à l'art. 4, alinéa 3 et à l'art. 5, le principe que le compte de construction pouvait être débité de certains frais d'administration, de direction technique, etc., il était juste d'établir d'autre part que «si de nouveaux ouvrages ou installations remplacent ceux qui ont disparu, la valeur en pourra être portée au compte de construction».

Cette adjonction ne figure pas au texte voté par le conseil des états.

Quant au dernier paragraphe, la commission est revenue à peu près à la rédaction primitive du conseil fédéral.

«Les frais de premier établissement de la superstructure (voie de fer) ne sont pas en cas de renouvellement de celle-ci, déduite du compte de construction.»

Nous ajoutons:

«D'autre part, le compte de construction ne peut pas être débité des frais occasionnés par le renouvellement de la superstructure. «Il y a seulement une erreur à ce troisième alinéa, au lieu de «déduite» il faut mettre: «déduits».

Angenommen nach Antrag der Kommission.

(Adopté d'après la proposition de la commission.)

Art. 7.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 8.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 9.

Speiser, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Artikel 9 zählt nun eine Anzahl Verwendungen auf, welche nicht auf Baukonto getragen werden sollen, zunächst die Gründungskosten, insbesondere die Ausgaben für Erwerbung der Konzession, die Kosten der Konstituierung einer Gesellschaft und die Verwendungen auf Vorstudien und Vorprojekte. Das Gesetz geht von dem Gedanken aus, dass auf Baukonto nur gebracht werden soll, was den Wert der Bahn ausdrückt, was die Bahn wert ist, und nicht, was sie gekostet hat, und zu diesen Kosten, welche den Wert der Bahn nicht vermehren, zählt der Gesetzesentwurf die Gründungskosten, also die Ausgaben, welche notwendig geworden sind für die Erwerbung der Konzession, für die Konstituierung einer Aktiengesellschaft, welche ja nicht identisch ist mit der Bahn und die Verwendung für Vorstudien und Vorprojekte. Wir halten den Grundsatz für richtig, geben aber zu, dass in Bezug auf einzelne Kosten in der Praxis eine Diskussion entstehen kann, ob nämlich eine gewisse Ausgabe schon unter die Erstellung der Bahn gehört oder zur Studie der Vorgründung. Wir glauben, das Gesetz kann nicht entscheiden, sondern wir müssen eventuell in manchen Punkten den richterlichen Entscheid abwarten. Sodann sollen nicht auf Baukonto gebracht werden die Geldbeschaffungskosten aller Art, die Kosten zur Aufbringung der nötigen Mittel für den Bau der Bahn. Damit sagen wir, dass diese Kosten nicht im Werte der Bahn ausgedrückt sind. Wir haben die Lemma b) und c) zusammengefasst, indem wir «Geldbeschaffungskosten und Kursverluste aller Art» gleichmässig behandeln.

Ein schwieriger Punkt ist Lemma d); es ist hier im Entwurfe des Bundesrates ausgesprochen, es dürfen nicht auf Baukonto gebracht werden die indirekten Ausgaben, wie Subventionen oder Beiträge an öffentliche Werke, z. B. Eisenbahnen, Strassen, Brücken, Uferschutzbauten, u. s. w., welche ausserhalb des eigenen Bahngebietes liegen oder ein Eigentum Dritter verbleiben und zwar auch dann, wenn solche Werte von der Bahnunternehmung selbst auf eigene Kosten erbaut werden. Der Ständerat hat diesen Satz des Bundesrates etwas modifiziert, indem er gestrichen hat, dass die Beiträge an die Uferschutzbauten nicht auf den Baukonto zu nehmen seien. Es kommt natürlich sehr häufig vor, dass in Gegenden, welche die Bahn durchzieht, Uferschutzbauten gemacht werden und es ist nun sehr natürlich, dass die Regierung oder die Gemeinde, welche solche Uferschutzbauten macht, die Bahn zu Beiträgen an die Kosten heran zieht mit der Motivierung, dass diese Uferschutzbauten allerdings zunächst der Allgemeinheit,

aber doch auch speziell der Bahn zu Gute kommen und es haben die Eisenbahnen in solchen Fällen diese Beiträge an Uferschutzbauten auf den Bauconto genommen, von der Erwägung ausgehend, dass hier in der That durch die Uferschutzbauten eine Wertvermehrung der Eisenbahnen stattgefunden habe, weil dieselben vor Zerstörungen geschützt seien. Ihre Kommission stimmt dem Ständerate bei: sie glaubt, es wäre nicht billig, solche Beiträge an Uferschutzbauten nicht auf den Bauconto bringen zu lassen; dagegen sind wir im Uebrigen mit den Anträgen des Bundesrates einverstanden; wir glauben, dass Beiträge an Strassen, Brücken und Gebäude mit dem Bauconto der Eisenbahnen nichts zu thun haben. Es ist möglich, dass Beiträge an Strassen, und namentlich an Brücken, die Rendite der Bahn vermehren können; aber eine Wertvermehrung des Bauobjektes, wie es in der Bahn sich darstellt, ist damit gewiss nicht verbunden und wir lehnen darum die Belastung des Bauconto mit solchen Subventionen ab. Zur Deutlichkeit verweisen wir auf die spätere Bestimmung, wonach diese Posten in die Aktiven der Bilanz gestellt, aber besonders amortisirt werden. Sie unterliegen also der Amortisation, und zwar einer Amortisation, welche der Bundesrat auf eine Anzahl Jahre verteilen wird.

Ferner sollen nicht auf den Baukonto gebracht werden diejenigen Teile der Anlagen, welche als Subventionen à fonds perdus gezahlt worden sind; es handelt sich hier um die Subventionen, welche die Eisenbahnen empfangen haben. Angenommen, es gebe ein Kanton oder eine Gemeinde eine Subvention von einer Million zur Errichtung einer Bahn, so soll an den Baukosten oder am Baukonto die ser Bahn von vorneherein der Wert dieser Subvention abgezogen werden, indem es sich ja hier um Kosten handelt, welche von einem Dritten geleistet worden sind. Der Betrag der Baukosten ist von vorneherein um diese Summe reduziert worden, und letztere kann daher nicht auf den Wert des Anlagekapitals gebracht werden. Ferner sind wir einverstanden, dass die Kosten der Organisation und Einrichtung des Betriebes ebenfalls nicht auf den Baukonto gebracht werden sollen, sondern es sind das besondere Auslagen, welche im Werte des Bauobjektes eben nicht ausgedrückt sind. Der Bundesrat will weiter nicht auf den Baukonto bringen lassen «Bauzins für die nachträgliche Erstellung von Doppelgleisen mit Inbegriff des Bahnkörpers und für andere Ergänzungs- und Neuanlagen», von der Erwägung ausgehend, es handle sich um Anlagen, welche von Anfang an gemacht werden sollen und auf welchen sich die Bahn eigentlich die Zinse erspart, weil sie dieselben erst später ausführt. Der Ständerat glaubt, es sei das etwas zu weit gegangen, und Ihre Kommission ist damit einverstanden, dass diese littera *g* gestrichen werde. Ueber littera *h* ist nichts zu sagen. Den letzten Satz, der von den empfangenen Subventionen spricht, haben wir etwas deutlicher redigiert, indem wir sagen «Subventionen à fonds perdus, welche eine Eisenbahnunternehmung empfangen hat»; der Satz als solcher ist selbstverständlich.

M. Bolla, rapporteur français de la commission:  
L'art. 9 énumère les dépenses et les pertes qui ne

doivent pas être portées au compte de construction.

L'idée générale qui a présidé à l'élaboration de cet article est celle, qu'il faut porter au compte de construction tout ce qui augmente la valeur des chemins de fer, mais non pas les frais et les dépenses qui ne seraient pas représentés par l'augmentation de la valeur des lignes. L'on est parti du point de vue qu'on ne pouvait porter au compte de construction, les frais de fondation, notamment les dépenses faites pour l'obtention des concessions, la constitution de la société et les études et projets préliminaires». Je remarque au sujet de ces projets, qu'il ne faut pas les confondre avec le projet de construction proprement dit, dont le coût doit être porté au compte de construction. Il y a des cas où il serait difficile d'établir la différence, mais cette différence existe.

Il faut en outre ne pas porter les pertes de cours sur le capital d'établissement.

Votre commission vous propose de fusionner les lettres *b* et *c* du projet du conseil fédéral.

La plus grosse question est celle qui se présente à la lettre *d*. Le conseil fédéral a exposé le principe qu'on ne peut pas porter au compte de construction les dépenses indirectes, et il en a indiqué un certain nombre, votre commission et le conseil des états ont substitué à son énumération une énumération limitative.

Votre commission, comme le conseil des états, a cru bien faire en éliminant, par exemple, les travaux pour la défense des rives. Nous estimons, en effet, que ces travaux, comme ceux entrepris contre les avalanches, les chutes de pierres, représentent bien une plus-value des lignes de chemins de fer, et qu'il est juste, par conséquent, que ces dépenses soient portées au compte de construction, d'autant plus que les compagnies de chemins de fer peuvent être forcées de participer à ces travaux par les lois cantonales. Le chemin de fer du Gothard, par exemple, est soumis à la loi tessinoise sur le consortium pour la défense des rives; la compagnie a ainsi dépensé de grosses sommes pour la correction du Tessin. Il est donc juste que ces dépenses, qui sont imposées par la loi, que la Confédération ferait elle-même, si elle était maîtresse des lignes de chemins de fer, soient portées au compte de construction.

On a éliminé par contre tout ce qui concerne les routes, subventions ou contributions fournies pour d'autres chemins de fer, ainsi que pour des routes, ponts, ou bâtiments sis en dehors de l'emprise du chemin de fer ou restant la propriété de tiers.

La chose se comprend facilement des contributions à fonds perdus fournis par les chemins de fer; ces contributions sont destinées à augmenter le trafic des lignes, elles trouvent leur respectif dans l'augmentation du trafic et exercent ainsi leur influence sur les conditions du rachat. Il ne semble pas juste que ces contributions exercent leur influence sur l'établissement du compte de construction.

On comprend également que, si les compagnies de chemins de fer se trouvent obligées de fournir des contributions pour l'établissement, l'entretien de routes en dehors de l'emprise du chemin de fer, elles ne puissent pas porter ces sommes au compte de construction.

Quant aux bâtiments, on nous a expliqué de quoi il s'agissait.

Il s'est présenté tout dernièrement un cas assez curieux. Le chemin de fer du Gothard était entré en pourparlers avec le N.-E. et l'état de Zoug pour l'établissement d'un entrepôt de bestiaux de boucherie à la gare de Rothkreuz, et sur un terrain qui ne lui appartenait pas, qui n'était pas en relation directe avec la ligne, sauf au moyen d'un raccordement. Est-ce que, dans ce cas, on peut permettre au chemin de fer de porter sur son compte de construction les dépenses faites pour un entrepôt, destiné à augmenter le trafic de la ligne? La commission, d'accord avec le département fédéral des chemins de fer, estime que non. La chose n'a pas eu de suite, mais la loi doit prévoir ce cas.

Encore une remarque à propos de la lettre *g*. Le conseil fédéral disait à la lettre *g*:

*g*. les intérêts de dépenses faites après l'ouverture de l'exploitation pour l'établissement de doubles voies, y compris la plateforme, pour d'autres travaux d'extension et de parachèvement ou pour l'augmentation du matériel d'exploitation.

Le conseil des états et votre commission ont estimé qu'on allait trop loin avec une disposition pareille et votre commission vous propose la suppression de cette lettre *g*, soit l'adhésion au conseil des états. Si la double voie avait été établie dès l'abord, il est évident que les intérêts auraient pu être portés en compte. Dès lors on ne voit pas pourquoi il n'en serait pas de même lorsque la construction de la double voie a dû être retardée.

Il y a d'ailleurs une décision du tribunal fédéral, dans la cause du Gothard, au sujet de l'établissement de la double voie de Erstfeld à Biasca. Le tribunal fédéral a donné raison à la compagnie du Gothard.

L'élimination de la lettre *g* ne fait donc que confirmer la jurisprudence du tribunal fédéral.

Angenommen nach Antrag der Kommission.

(Adopté d'après la proposition de la commission.)

---

*Art. 10.*

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Artikel 10—14 behandeln die Gestaltung der Betriebsrechnung, Erneuerungsfonds und Amortisation. Es sind das zum Teil neue Bestimmungen, welche den Zweck haben, dem Bundesrate die Faktoren zu verschaffen, welche notwendig sind zur Feststellung des bei dem Rückkaufe in Betracht fallenden Reinertrages; ausserdem bezwecken diese Artikel auch Vorsorge zu schaffen dafür, dass die Bahnen je weilen im Besitze eines ausreichenden, für alle Reparaturen und Ergänzungen notwendigen Erneuerungsfonds sind.

Art. 10 stellt zunächst den Grundsatz auf, dass die Betriebsrechnung eines Jahres alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen oder Ausgaben enthalten soll auch dann, wenn die Einnahmen oder Ausgaben noch nicht durch Zahlung liquidiert worden sind. Mit andern Worten: es soll eine Eisenbahn nicht ihre Rechnungen verbessern oder verschlechtern dadurch, dass sie gewisse Ausgaben,

welche im Grunde entstanden, aber noch nicht bezahlt sind, auf folgende Jahre verschiebt und umgekehrt Einnahmen nicht in die Rechnung aufnimmt. Wir haben versucht, die Redaktion dieses letzten Lemma etwas eleganter zu gestalten, indem wir sagen, es sollen die Rechnungen «alle auf das betreffende Jahr entfallenden Posten umfassen, auch wenn dieselben noch nicht durch Zahlung erledigt worden sind», während der bundesrätliche Text sagt, «die Rechnungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen und Ausgaben umfassen, soweit diese dem Grunde nach bestehen». Wir wollen dem Rate überlassen, zu entscheiden, welche Redaktion ihm die schönere scheint.

Im zweiten Lemma ist der selbständige Satz aufgestellt, dass die Unterhaltung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen aus den laufenden Betriebseinnahmen erfolgen soll, also nicht zu Lasten des Baukonto, und der dritte Satz enthält nun die Vorschrift, dass in die Rechnungen auch aufzunehmen sind die Schuldzinsen, die Einlagen in den Erneuerungsfonds, die statutarischen und reglementarischen Einlagen in andere Fonds, welche die Eisenbahnen fixiert haben, sowie die, wie wir sagen, «vorgeschriebenen Abschreibungen und Amortisationen» und zwar sind diese Posten alle in Gewinn- und Verlustrechnung zu setzen, auch dann, wenn die Betriebseinnahmen zur Bestreitung derselben unzureichend sind. Es hat das die Bedeutung, dass diese Posten eventuell auf das folgende Jahr in Gewinn- und Verlustrechnung übertragen werden müssen.

Angenommen nach Antrag der Kommission.

(Adopté d'après la proposition de la commission.)

---

*Art. 11.*

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Artikel 11 ist nun ein ausserordentlich wichtiger Paragraph; er bezieht sich auf die Dotation des Erneuerungsfonds. Bei den Bahnen kann nicht wie bei andern industriellen Unternehmungen von einer Abschreibung die Rede sein, sondern eine Bahn soll fortwährend in bestem Zustande sein und infolgedessen ist es richtig, statt der Abschreibungen Reserven zu machen, welche disponibel sind für die Instandhaltung der ganzen Anlage in vollkommen befriedigenden Zustande. Es hat nun die Anlage eines Erneuerungsfonds natürlich auch den Vorteil, dass damit die in den verschiedenen Jahren sehr verschiedenen Beträge, welche zum Unterhalte notwendig sind, ausgeglichen werden können. In den ersten Jahren wird eine Bahn verhältnismässig wenig Kosten für die Instandhaltung haben; aber je älter die Bahn wird, desto grösser werden diese Kosten werden.

Infolgedessen wird es richtig sein, dass die Bahn, wenn sie solide Rechnungsführung hat, von Anfang an ihren Erneuerungsfonds mit grossen Dotationen bedenkt, um in dem Momente, wo die grossen umfassenden Reparaturen notwendig sind, grosse Mittel zur Disposition zu haben. Ich habe schon gestern gesagt, dass das Rechnungsgesetz von 1883 allerdings davon spricht, dass die Bahnen in ihren Statuten Erneuerungsfonds vorsehen sollen, dagegen

ist darin nicht gesagt, wie gross die Dotation des Erneuerungsfonds in jedem Jahre sein soll. Das ist dem Belieben und dem Gutdünken der Eisenbahnen überlassen. Allerdings hat sich der Bundesrat in diesen Punkten die Genehmigung der Statuten vorbehalten; allein es wird richtiger sein, sich hier darüber auszusprechen, was dem Erneuerungsfonds zu sichern sei. Das Gesetz stellt nach dem bundesrätlichen Text in Art. 11 den Grundsatz auf: «Für alle einer Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, mit Inbegriff des Betriebsmaterials, ist ein Erneuerungsfonds anzulegen». Nach diesem Wortlaut soll also von Anfang an für Alles, was einer Abnutzung unterliegt, Oberbau, Unterbau, Rollmaterial, Mobiliar, Gerätschaften, Hochbau, ein Erneuerungsfonds angelegt werden.

Die jährlichen Einlagen in diesen Fonds sind nach Absatz 2 nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen und als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen. Natürlich kann das Gesetz hier nicht einen bestimmten Prozentsatz aufstellen, sondern es ist das für jeden einzelnen Fall zu ermitteln. Allein der Grundsatz steht fest, dass die jährlichen Einlagen jeweilen dieser Abnutzung entsprechen sollen, dass sie jeweilen den Gegenwert und die Differenz zwischen dem ursprünglichen Baukonto und dem jetzigen infolge Abnutzung verminderten Werte darstellen sollen. Der Ständerat hat gefunden, diese Vorschrift des ersten Absatzes von Art. 11 sei grundsätzlich allerdings durchaus gerechtfertigt, aber sie belaste die Bahnen in einer allzustarken Weise und könne dazu führen, die Entwicklung der Bahnen, die Verbesserung des Betriebes, die günstigere Gestaltung des Tarifwesens für das Publikum u. a. geradezu zu gefährden. Er hielt sich deshalb für verpflichtet, hier gewisse Modifikationen zu machen, wie Sie sie in seiner Redaktion finden. Der Ständerat sagt: «Für die einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen . . . . ist ein Erneuerungsfonds anzulegen.» Als solche einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen und dem Erneuerungsfonds zugewiesenen Anlagen und Einrichtungen zählt er nur den Oberbau, das Rollmaterial, das Mobiliar und die Gerätschaften auf, lässt also den Unterbau und den Hochbau weg. Dieser Beschluss des Ständerates beruht — ich möchte sagen — nicht auf einer prinzipiellen Erwägung, sondern der Ständerat geht einfach von der praktischen Erwägung aus, dass wenn man die Eisenbahnen zwingt, zu grosse Summen jährlich dem Erneuerungsfonds zuzuweisen, sie in der Verbesserung des Betriebes gehindert werden.

Die nationalrätliche Kommission hat nun einen Mittelweg zwischen Bundesrat und Ständerat eingeschlagen und ich möchte Ihnen denselben empfehlen. Sie hält daran fest, dass man nur von einer wesentlichen Abnutzung sprechen soll, dass für diejenigen Objekte des Baukonto, welche einer unbedeutenden Abnutzung unterworfen sind, ein Erneuerungsfonds nicht anzulegen sei. Doch gehen wir etwas weiter als der Ständerat, indem wir auch den Hochbau, also namentlich alle Verwaltungsgebäude und die mechanischen Stationseinrichtungen dem Erneuerungsfonds unterstellen. Mit dem Ständerat lassen auch wir den Unterbau, also den Erdbau, die Tunneln, Brücken u. s. w. bei Seite. Ich gebe zu, dass auch das nicht eine prinzipielle Lösung ist, aber es

ist eine Lösung, welche sich empfiehlt, um die Eisenbahnen nicht allzusehr zu belasten und in ihrer Entwicklung, namentlich auch bei den grossen Bahnhofbauten, welche notwendig werden, nicht zu sehr zu beschränken.

Wir haben in Art. 11 noch einen Zusatz gemacht, der sich auf elektrische Bahnen, Drahtseilbahnen, Tramways u. s. w. bezieht. Bei diesen Bahnen kommen die Lokomotiven, wie sie die grossen Dampfbahnen haben, nicht in gleicher Weise in Betracht, und wir haben deshalb gesagt: «Bei elektrischen Bahnen, Drahtseilbahnen, Tramways u. s. w. ist die Anlage eines Erneuerungsfonds auf die an Stelle von Lokomotiven in Verwendung stehenden besondern Betriebsmittel und zugehörigen Einrichtungen auszudehnen.»

Dann haben wir noch einen dritten Absatz hinzugefügt, in welchem bestimmt wird, dass dem Erneuerungsfonds keine Zinsen gutgeschrieben werden. Das hat die Bedeutung, dass die Eisenbahnen den Erneuerungsfonds jährlich mit den Beträgen, welche der wesentlichen Abnutzung entsprechen, dotieren sollen, dass diese Zuweisungen aber nicht durch Berechnung von Zinsen aus dem Erneuerungsfonds modifiziert werden sollen. Der Erneuerungsfonds soll also nicht durch die Zuweisung von Zinsen wachsen, was zur Folge hätte, dass die jährlichen Zuweisungen aus der Betriebsrechnung reduziert würden. Das soll nicht geschehen.

Der vierte Absatz wird von uns in der Redaktion des Ständerates angenommen. Wir haben nur eine Verdeutlichung angebracht. Die Redaktion des Bundesrates, welche der Ständerat akzeptiert hat, könnte den Anschein erwecken, dass der Erneuerungsfonds separat angelegt, in besondern Geldern und Werttiteln enthalten sein müsse, während wir mit unserer Redaktion sagen wollen, dass der Wert des Erneuerungsfonds in den allgemeinen Aktiven der Bahn stecken kann. Es hat ja keinen Sinn, diese grossen Mittel der Bahn zu entziehen und sie zu zwingen, das Geld für die übrigen Bedürfnisse durch neue Anleihen aufzubringen. Das wollen wir nicht, und deshalb sagen wir ausdrücklich: «Die Differenz zwischen dem Sollbetrag des Fonds und dem durch die Aktiven gedeckten Betrage desselben ist nach den Vorschriften der Art. 13 und 14 zu behandeln», d. h. also zu amortisieren.

**M. Bolla, rapporteur français de la commission:**  
Ce que j'ai dit sur le fonds de renouvellement à propos de l'entrée en matière, me dispense d'être long sur cet article qui est certainement l'un des plus importants de la loi, étant relatif à l'obligation pour les chemins de fer de créer un fonds de renouvellement pour une certaine partie tout au moins de la construction et des installations.

Vous savez que d'après une règle générale du C. O., les sociétés anonymes doivent pourvoir à un amortissement annuel de la valeur des immeubles: bâtiments et machines. L'entreprise de chemin de fer substitue à cet amortissement le fonds de renouvellement. Seulement il n'y avait aucune obligation légale jusqu'à présent, ce qui fait que les compagnies étaient libres de verser à ce fonds les sommes qu'elles voulaient et de n'appliquer ce fonds qu'au matériel roulant et à la superstructure.

Il fallait donc poser une règle générale de bonne administration, et le conseil fédéral a cru devoir le faire en ces termes :

« Il sera constitué un fonds de renouvellement pour toutes les constructions et installations sujettes à usure, y compris le matériel d'exploitation. »

Mais on a trouvé que cette règle allait un peu trop loin, en forçant les compagnies à créer un fonds de renouvellement pour des choses dont l'usure est très lente; aussi le conseil des états a-t-il cru devoir prendre une voie intermédiaire, en disant :

« Il sera constitué un fonds de renouvellement pour les constructions et installations sujettes à usure dans une mesure importante, savoir la superstructure (voie de fer), le matériel roulant, le mobilier et les ustensiles. »

Votre commission a éprouvé quelque hésitation à ce sujet; elle a fini par s'en tenir à une solution empirique, qui ajoute quelque chose à celle du conseil des états, sans arriver à celle primitivement présentée par le conseil fédéral.

Votre commission propose de créer un fonds de renouvellement, non seulement pour ce qui concerne la superstructure, le matériel roulant, le mobilier, les ustensiles, mais aussi pour les bâtiments, installations mécaniques.

L'infrastructure, les ponts, la maçonnerie sont exclues.

Nous avons cru ainsi trouver un moyen terme, en ajoutant un nouveau paragraphe 3 :

« Le fonds de renouvellement ne sera pas crédité d'intérêts. »

Cette disposition est destinée à empêcher de se servir des intérêts du fonds de renouvellement pour diminuer les versements annuels à faire à ce fonds, ce qui serait inadmissible.

La commission a introduit également à la première partie de l'art. 11, dernier paragraphe, une adjonction proposée par le département des chemins de fer et adoptée par votre commission :

« Pour les chemins de fer électriques, funiculaires, tramways, etc., la constitution d'un fonds de renouvellement doit s'étendre aux moyens de traction et à leurs installations spéciales, employées en lieu et place de locomotives. »

Cela pour éviter toute fausse interprétation de la loi.

Je n'ai pas d'autre explication à donner à cet article.

Herr Vize-Präsident Gallati übernimmt das Präsidium.

(M. le vice-président Gallati prend la présidence.)

**M. Ador:** Je propose au conseil d'adhérer à la rédaction du conseil des états pour le premier paragraphe de l'art. 11, et voici les motifs qui m'engagent à le faire.

La commission, ainsi qu'il vient de vous l'être expliqué par l'organe de ses deux rapporteurs, a désiré préciser davantage que l'avait fait le conseil des états, les objets sur lesquels doit porter le fonds de renouvellement.

Or, il me semble qu'en introduisant dans ce paragraphe premier de l'art. 11 la mention que les

bâtiments et installations mécaniques doivent être considérés comme faisant partie, avec le matériel roulant et le mobilier, du fonds de renouvellement, la commission fait une confusion. Je comprends parfaitement la nécessité d'un fonds de renouvellement pour le matériel roulant et les ponts. Il est évident que si les compagnies ne prévoient rien pour l'entretien de la superstructure, du matériel roulant, sujets à des détériorations plus ou moins graves, elles pourront se trouver à un moment donné en face de dépenses considérables qui viendront les grever et modifier du tout au tout leur situation financière. C'est pourquoi l'usage s'est introduit dès l'origine, dans les compagnies de chemins de fer, de prévoir pour le fonds de renouvellement les dépenses nécessitées par l'usure du matériel de la voie. C'est là une sorte de régulateur destiné à empêcher les coups de bascule, les dépenses exagérées. Cela se comprend, c'est logique pour des choses soumises à une usure régulière, normale, comme le matériel roulant de la voie. Mais comment veut-on apprécier d'avance, *a priori*, l'usure des bâtiments des gares? D'après quelles règles, d'après quels principes comptez-vous arriver à déterminer la somme qu'une compagnie de chemin de fer doit porter au fonds de renouvellement pour faire face à la possibilité éventuelle d'une détérioration du bâtiment?

Certains bâtiments gagnent en valeur par le nombre des années, par l'augmentation de la valeur de la maçonnerie, parce qu'ils ont été construits à un moment où la main-d'oeuvre et les matériaux étaient beaucoup moins chers qu'aujourd'hui. Par conséquent, l'assimilation de ces bâtiments, de leur estimation à la superstructure et au mobilier ne me paraît pas être justifiée.

Je dis donc que nous n'entrons pas dans la voie que nous devons suivre, telle qu'elle est tracée par cet art. 11. Evidemment la préoccupation du conseil fédéral est celle-ci : arriver à ce que les chemins de fer soient livrés en bon état. Nous sommes tous d'accord pour poursuivre ce but. Il est certain que si l'état achète un jour les chemins de fer, il faut qu'il se trouve en face d'une exploitation qui lui soit livrée dans un état satisfaisant; mais les moins-values, qui pourraient alors exister, seront appréciées par des experts. Le département fédéral des chemins de fer peut, en effet, les faire contrôler, les estimer pendant la période qui précédera le rachat. Mais obliger les compagnies de chemins de fer à créer dès à présent un fonds de renouvellement pour prévoir une moins-value purement hypothétique, cela me paraît contraire au principe posé à l'art. 11.

Si vous lisez le mémoire des compagnies de chemins de fer, vous verrez que les dépenses qui résultent de l'entretien des bâtiments sont un des éléments constants des comptes, qu'elles sont à peu près toujours les mêmes, qu'il n'y a pas là de ces aléas, de ces soubresauts qu'on peut constater ailleurs; les compagnies y font face chaque année au moyen des recettes de l'exploitation, sans qu'il leur soit nécessaire de constituer un fonds de renouvellement.

Je crois que le conseil des états a trouvé une solution parfaitement raisonnable et acceptable, tenant compte à la fois des droits de l'état et de la nécessité pour le département fédéral des chemins de fer de se trouver en face d'une comptabilité bien établie et d'un fonds de renouvellement destiné à

parer à l'usure du mobilier de la voie. Mais vouloir apprécier l'usure éventuelle de bâtiments en maçonnerie, c'est, je le répète, faire une confusion d'idées.

Je vous propose, par conséquent, en me basant sur l'idée que le fonds de renouvellement est un fonds de compensation, placé à la base de l'art. 656 du C. O. — on ne doit faire l'amortissement que pour ce qui est sujet à détérioration, la valeur de certains bâtiments pouvant rester intacte —, de maintenir, en ce qui concerne le premier paragraphe de l'art. 11, la rédaction du conseil des états qui me paraît apporter une transaction parfaitement acceptable entre les principes opposés des compagnies et du conseil fédéral qui se trouvent en présence.

**Hammer:** Ich kann meinerseits dem Antrag des Herrn Ador vollständig beistimmen, indem ich der Meinung bin, dass es im Grunde auf das nämliche hinauskommt, ob die Eisenbahngesellschaften für die Erneuerung des Hochbaues jährlich eine gewisse Quote in den Erneuerungsfonds einschiessen oder ob sie nur im allgemeinen die Pflicht haben, dafür zu sorgen, dass die Gebäude in stand gehalten werden. Man kann also nach der Ansicht des Ständerates sowohl als nach der Ansicht Ihrer Kommission vorgehen. Es besteht ja wohl kein Zweifel, dass, wenn Sie hier den Hochbau streichen, bei der einstigen Ausmittlung des Rückkaufswertes der Minderwert der Gebäude in Betracht gezogen werden muss. Wenn Sie nun einer Gesellschaft die Pflicht auferlegen, für den Unterhalt der Gebäude jährlich noch eine gewisse Summe in den Erneuerungsfonds einzulegen, so kann man sagen, dass Sie in einer höchst ängstlichen Weise besorgt sind, dass die nötigen Mittel für den Unterhalt der Gebäude stets vorhanden seien. Materiell besteht nach meiner Meinung kein Unterschied zwischen der Ansicht des Herrn Ador und derjenigen Ihrer Kommission. Man kann sich also vollständig beruhigen; wenn auch der Hochbau gestrichen wird, so müsste doch für den Hochbau gesorgt werden, und wenn nicht dafür gesorgt würde, so wäre bei der endlichen Ausrechnung ein entsprechender Abzug zu machen.

Was ich meinerseits im Alinea 3 beifügen möchte, ist in dem Antrag, den ich dem Präsidium eingebracht habe, enthalten. Es ist nämlich sonderbar, dass in dem ganzen Artikel 11 nur von den Einlagen in den Erneuerungsfonds und eigentlich nirgends von den Ausgaben dieses Erneuerungsfonds, welcher dazu dienen soll, all die schadhaft gewordenen Gegenstände wieder in stand zu setzen, gesprochen wird. Wenn Sie Alinea 3 lesen, so werden Sie jedenfalls das Bedürfnis fühlen, dass, wenn auch nur streifungsweise, doch auch etwas in Bezug auf die Verwendungen gesagt werden sollte. Es heisst in Alinea 3: «Der Bestand des Erneuerungsfonds soll zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller in Lemma 1 genannten Anlagen oder Gegenstände — sie mögen nun in Lemma 1 so oder so determiniert werden — entsprechen.» Wenn Sie diesen Satz in seinen Konsequenzen verfolgen, werden Sie dazu kommen, dass Sie immer nur das Plus ins Auge fassen. Für allen Schaden, der entstanden ist, muss ein bestimmter Betrag in den Erneuerungsfonds eingelegt werden. Auf diese Weise würde der

Erneuerungsfonds zu einer Höhe anschwellen, der absolut nicht mehr dem Bedürfnis der Erneuerung entspricht, sondern vielmehr den Charakter einer Amortisation hat. Das kann jedenfalls nicht der Zweck des Erneuerungsfonds sein. Ich glaube, es wäre zweckmässig und würde die ganze Anlage des Gesetzes, wie es vom Bundesrate vorgeschlagen ist, in keiner Weise stören, sondern nur seine wirkliche Absicht noch deutlicher ausdrücken, wenn man sagen würde: «Der Bestand des Erneuerungsfonds soll zu jeder Zeit dem vollen Betrag des durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstandenen und nicht wieder ersetzten materiellen Schadens entsprechen.» Denn für das, was ersetzt ist, braucht kein Betrag mehr im Erneuerungsfonds zu sein. Man legt ein und nimmt zum Ersatz des Schadens wieder heraus, und was herausgenommen wird, soll nicht mehr vorhanden sein. Wenn Sie aber die Fassung des Bundesrates annehmen würden, so würden Sie eigentlich statuieren, dass immer nur eingelegt und nicht herausgenommen werde, dass der Bestand des Erneuerungsfonds also stets soviel betrage, als der jeweiligen vom Anfang bis zum Schluss entstandene Schaden beträgt. Das kann natürlich nicht in der Absicht des Bundesrates liegen.

Ich würde also die Einschaltung dieser Worte «und nicht wieder ersetzten» beantragen.

**Marti:** Mit dem Antrag Hammer kann ich mich einverstanden erklären, dagegen kann ich dem Antrag Ador nicht zustimmen. Sie haben in Art. 1 das Alinea 2 angenommen, welches sagt: «Für die Aktiengesellschaften gelten ausserdem die Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Obligationenrecht, soweit das vorliegende Gesetz nicht besondere, davon abweichende Vorschriften enthält.» Nun stellt das vorliegende Gesetz abweichende Vorschriften auf, aber die ratio legis ist ja nicht die, die Eisenbahngesellschaften gegenüber dem Obligationenrecht zu entlasten, sondern im Gegenteil die, strengere Bestimmungen aufzustellen, als diejenigen, die im Obligationenrecht enthalten sind. Eine Abweichung vom Obligationenrecht ist denn auch in der Weise aufgestellt worden, dass von den Gesellschaften keine direkten Abschreibungen verlangt werden, sondern dass man den Gesellschaften gestattet, statt der Abschätzung einen Erneuerungsfonds anzulegen. Das ist aber nur ein formeller Unterschied, welcher sich daraus erklärt, dass es viel zu schwierig wäre, die laufende Abnutzung einer Eisenbahn jedes Jahr auf dem Wege der Abschreibung zu decken. Es stehen bei einer Eisenbahn eben grössere Perioden in Frage, und man macht daher jährliche Durchschnittseinlagen, welche in Summa den Minderwert während einer gewissen Periode decken. Das aber hebt nicht auf, dass die Grundsätze des Obligationenrechts, welche für die Aktiengesellschaften gelten, auch für die Eisenbahngesellschaften Geltung behalten. Nun sagt der Art. 656 O. R. ausdrücklich, dass bei jeder Jahresbilanz der Minderwert auf Grundstücken, auf Gebäuden, Maschinen u. s. w. abgeschrieben werden soll. Wie nun Herr Ador dazu kommt, zu sagen, dass auf Gebäuden bei Eisenbahnen keine Abnutzung bestehe, das ist mir wirklich unerklärlich. Gerade auf den Gebäuden der Bahnen, auf den Stationsbauten, den Wärterhäusern und den Dependenzgebäuden ist ein

viel grösserer Minderwert vorhanden, als bei jeder andern industriellen Unternehmung. Daher fiel es der Kommission nicht ein, in dieser Beziehung den Gesellschaften gegenüber dem Obligationenrecht eine privilegierte Stellung einzuräumen. Ich glaube, die Kommission gehe schon weit genug, indem sie nicht auch Abschreibungen auf dem Unterbau verlangt. Das ist ein kolossales Entgegenkommen des Ständerates und Ihrer Kommission. Denn im Obligationenrecht ist ausdrücklich vorgeschrieben, dass man auf den Grundstücken ebenfalls Abschreibungen vornehmen muss, und die Grundstücke, die Liegenschaften der Eisenbahnen, das sind der Unterbau, die Tunnels, die Brücken. Dass in den Tunnels sich eine fortgesetzte Zerstörung der Ausmauerung infolge der atmosphärischen Einflüsse geltend macht, das weiss jedermann, so gut als man weiss, dass bei den Brücken eine regelmässige Abnutzung stattfindet; man weiss nur noch nicht genau, wie lange es dauert, bis das Eisen vollständig abgenützt ist. Wenn wir also auf die Abschreibungen am Unterbau verzichten, so sind wir damit den Gesellschaften in weitgehendster Weise entgegengekommen.

Herr Ador behauptet nun nicht gerade, dass auf den Gebäuden keine Abnutzung stattfindet, sondern er sagt: ich gebe ja zu, dass Minderwerte auch auf andern Objekten als dem Rohmaterial und dem Oberbau eintreten; allein diese Minderwerte werden beim Rückkauf einst eruiert und abgezogen. Damit können wir uns nun nicht begnügen. Für die Gesellschaften ist es ja freilich recht angenehm, wenn man sie ihre Sachen brauchen und abnutzen lässt, ohne dass sie die Abnutzung zu decken haben. Der Bund aber muss darauf sehen, dass nicht aus dem Kapital dieser Abnutzenden Dividenden bezahlt werden. Nach den theoretischen Berechnungen des Eisenbahndepartements beläuft sich die Abnutzung auf den Gebäuden auf den heutigen Tag auf mindestens 15 Millionen. Was haben die Gesellschaften mit diesen 15 Millionen gemacht? Sie haben keinen Amortisationsfonds angesammelt, sondern haben Dividenden verteilt. Das können wir vom Standpunkt einer sorgfältig administrierten Unternehmung nicht zugeben. Auf diese Weise wird der Bund benachteiligt. Er wird dadurch benachteiligt, dass am Ende der Konzessionsdauer oder beim Rückkaufstermin kein Gegenwert für den Minderwert vorhanden ist. Wir wissen nicht, an was wir uns alsdann für diesen Minderwert erholen können. Andererseits wird durch ungerecht bezahlte Dividenden der Marktwert der Aktien der Unternehmungen auf eine unstatthafte Höhe hinaufgeschraubt.

Herr Ador ist noch in einem andern Punkt im Irrtum, indem er sagt, die Eisenbahngesellschaften sammeln ja keine Erneuerungsfonds an, als für das Rohmaterial und den Oberbau. Das sei in der ganzen Welt so und finde sich deutlich auseinandergesetzt in der Eingabe der Eisenbahngesellschaften. Das ist nicht richtig. Was in der Eingabe der Eisenbahngesellschaften über diesen Punkt gesagt wird, ist aus der neuesten Encyclopädie des Eisenbahnwesens abgeschrieben. Da hat wirklich ein Schrittsteller, von der Leyden, über den Erneuerungsfonds einen Artikel geschrieben, in dem dasjenige vorkommt, was die Gesellschaften in ihrer Eingabe zitieren. Aber die Gesellschaften haben nicht alles zitiert, was der Herr gesagt hat, sie haben namentlich den Anfang und das Ende nicht zitiert. Ich könnte Ihnen

das vorlesen, aber ich will Sie nicht so lange aufhalten. Von der Leyden sagt ausdrücklich, dass namentlich auf dem Oberbau und auf dem Rohmaterial abgeschrieben, bzw. für einen Erneuerungsfonds gesorgt werden müsse. Nicht ausschliesslich, sondern «namentlich»! Er behält also andre Objekte vor. Ich möchte Ihnen aus dem nämlichen Buch zur Kenntnis bringen, dass der Verfasser der Encyclopädie auseinandersetzt, Erneuerungsfonds werden gewöhnlich nur für den Oberbau und für das Rohmaterial angesammelt; allein daneben werden noch Reservefonds creiert, aus denen die übrigen Abnutzungen getilgt und unvorhergesehene Schäden gedeckt werden müssen. Nun haben wir auf einen Reservefonds neben dem Erneuerungsfonds verzichtet, und das ist auch ein grosses Entgegenkommen gegenüber den Gesellschaften. Denn wenn heute bei einer Ueberschwemmung, wie es ja jedes Jahr fast vorkommt, eine Eisenbahn geschädigt wird oder wenn ganze Bahnstrecken weggeschwemmt werden, wie das im Rheinthal wiederholt und auch im Jura schon vorgekommen ist, wo in einem Augenblick Schäden von Hunderttausenden von Franken entstehen, so ist kein Geld vorhanden, die Schäden sind nicht gedeckt, man hat für unvorhergesehene Ausgaben kein Geld auf der Seite. Wenn wir den Gesellschaften nun keinen Reservefonds aufoktroieren, so hat es dabei natürlich den Sinn, dass auf allen Objekten, die einer wesentlichen Abnutzung unterworfen sind, Abschreibungen resp. normale Einlagen gemacht werden müssen, welche diese Abnutzungen decken.

Herr Ador sagt endlich — und auch das ist nicht richtig —, dass dieser Erneuerungsfonds nur zur Ausgleichung diene, damit man nicht in den Tag hinein lebe und an einem schönen Morgen vor einem grossen Geldbedarf für den Oberbau stehe und dann keine Dividenden zahlen könne. Ein Ausgleichungsfonds ist schon von vorneherein ein Deckungsfonds. Das ist blanc bonnet, bonnet blanc. Das haben auch die Eisenbahngesellschaften in ihrer Eingabe so darzustellen gesucht, wie Herr Ador es darstellt. Aber das ist auch wieder vom Standpunkt der Eisenbahngesellschaften aus gesprochen. Diese behandeln natürlich in ihrem Interesse, um regelmässig Dividenden zahlen zu können, einen solchen Erneuerungsfonds nur als einen Ausgleichungsfonds. Aber wir, der Staat, behandeln ihn als einen Deckungsfonds. Wir sagen: der Minderwert muss gedeckt werden. Es handelt sich gar nicht um eine Ausgleichung, sondern lediglich um die Deckung des Minderwertes. Nun ist der Ständerat schliesslich den Gesellschaften mit grosser Coulanz entgegengekommen, weil dieselben im Ständerat sehr hervorragende Vertreter hatten. Aber das ist kein Grund dafür, dass der Nationalrat hier nicht diese Remedur eintreten lasse. Es ist das eine ganz kleine Remedur. Was mich und andere Kommissionsmitglieder anbetrifft, so wollten wir die Einlagen in den Erneuerungsfonds auch auf die Tunnels und Brücken ausdehnen. Aber dem Frieden zulieb haben wir darauf verzichtet und wollen auch heute einen bezüglichen Antrag nicht bringen. Allein die Deckung des Minderwerts auf dem Hochbau ist unerlässlich. Ohne sie haben wir keinen Gegenwert für diesen Minderwert. Diesen Gegenwert müssen wir für den Hochbau so gut haben, wie für das Rohmaterial und den Oberbau. Ich empfehle Ihnen also, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

**Wunderly:** Ich bitte Sie, das Wort «Hochbau» ganz einfach zu streichen. In einem Privatgeschäft werden für den Hochbau gewöhnlich 2 % für die Amortisation ausgesetzt. Dagegen werden alle Reparaturen, welche den Hochbau betreffen, dem Amortisationskonto belastet. Nun haben Sie bereits in Art. 10 dafür vorgesorgt, dass sämtliche Einrichtungen und Installationen, welche verbessert werden müssen, dem Betrieb belastet werden. Es wäre somit hier unbedingt eine doppelte Belastung vorhanden, welche dem Bahnbetrieb schaden könnte. Denn für mich ist es klar, dass die Eisenbahngesellschaften in ihrer grossen Mehrzahl unmöglich auf der einen Seite amortisieren und auf der andern Seite alles, was sie für Reparaturen ausgeben müssen, dem Betrieb belasten können. Bei den mechanischen Einrichtungen ist es etwas ganz anderes. Da liegen andere Verhältnisse vor. Sobald die mechanischen Einrichtungen erneuert werden müssen, repräsentieren sie gar keinen Wert mehr. Auch ein Privatgeschäft muss sie tale quale abschreiben; sie können höchstens als altes Eisen verkauft werden. So geht es bei den Eisenbahnen auch. Darum ist es mit Bezug auf ihre mechanischen Einrichtungen unbedingt geboten, dass der Erneuerungsfonds, so wie es hier proponiert ist, beschlossen wird. Dagegen bitte ich Sie, wohl zu unterscheiden zwischen den mechanischen Einrichtungen und dem Hochbau. Was kann es einem Stationsgebäude schaden, wenn daran irgend etwas repariert werden muss? Ist es nicht besser, es werde repariert und die Reparatur gehe auf Rechnung des Betriebes vor sich, als dass die Bahngesellschaft sagt: Wir lassen das bleiben wie es ist; wir müssen doch so und so viel abschreiben. Sorgen Sie in erster Linie für den Bahnbetrieb und dann sorgen Sie auch für das Publikum, und gehen Sie nicht allzuweit in der Belastung der Eisenbahnen! Ich habe glücklicherweise mit den Bahngesellschaften nichts mehr zu thun, ich besitze auch keine einzige schweizerische Bahnaktie. Ich habe somit kein Interesse in dieser Sache. Dagegen spreche ich vom rein geschäftlichen Standpunkt aus. Ich wünsche vorzüglich, dass das neue Gesetz so ausfalle, dass es sich nicht nur als Wohlthat für die Eidgenossenschaft erweist, sondern dass es auch die Bahnen nicht schädige. Von diesem Standpunkt aus bitte ich Sie, ganz einfach das Wort «Hochbau» zu streichen.

**Fehr:** Der Sprechende ist der Ansicht, dass der Grundsatz, den der Bundesrat im ersten Lemma des Art. 11 aufgestellt hat, materiell durchaus richtig ist und auch mit dem Art. 656 des Obligationenrechtes übereinstimmt. Derselbe sagt: «Für alle einer Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, mit Inbegriff des Betriebsmaterials, ist ein Erneuerungsfonds anzulegen.» Es scheint mir nun, es wäre den Eisenbahngesellschaften genügend entgegengekommen, wenn man das Wort «wesentlich» aufgenommen und gesagt hätte: «Für alle einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen.» Allein ein bezüglicher Antrag ist in der Kommission unterlegen; man wollte spezifizieren, wofür in den Erneuerungsfonds Posten aufzunehmen seien. Allein nachdem der Antrag der Kommission angegriffen wird — ein Antrag, der erst nach langer Diskussion eine kleine Mehrheit auf sich vereinigte — nehme ich einen andern Antrag

zu dieser Spezifikation wieder auf und beantrage zu sagen, dass nicht nur für mechanische Stationseinrichtungen und Hochbauten Einlagen zu machen seien, sondern auch für Eisenkonstruktionen und Tunnels. Es ist gewiss klar, dass die eisernen Brücken, die Viadukte, die eisernen Hallen in den Bahnhöfen einer Abnutzung unterliegen; es ist hier nicht der Ort, auseinanderzusetzen, in welchem Masse. Weiter ist es auch ein Erfahrungssatz, dass die Tunnels in grössern Zeiträumen bedeutende Unterhaltungskosten erfordern, die nicht gut aus dem Betriebe gedeckt werden können, so dass es sich materiell rechtfertigt, dass in den Erneuerungsfonds bezügliche Beträge eingelegt werden. Darum beantrage ich Ihnen, nach den Worten «mechanische Stationseinrichtungen» beizufügen «Eisenkonstruktionen und Tunnels».

**Curti:** Ich halte dafür, dass der Art. 11 des Gesetzes nicht nur eine rein technische Bedeutung hat, wie es aus der bisherigen Debatte vielleicht hervorgehen könnte, sondern dass wir uns bei diesem Artikel, der auch der erste bestrittene in der Gesetzesvorlage ist, die Tendenz des ganzen Gesetzes klar machen müssen, um zu verstehen, warum die nationalrätliche Kommission dem Ständerate nicht zustimmen konnte.

Das vorliegende Gesetz hat eine doppelte Tendenz. Es ist, um es kurz auszudrücken, ein Rückkaufgesetz und auf der andern Seite zugleich ein Bilanzengesetz. Wozu machen wir eigentlich dieses Gesetz in erster Linie und was hat die Veranlassung dazu gegeben, dass dasselbe ausgearbeitet wurde? Offenbar nicht allein nur das Unzureichende des bisherigen Gesetzes von 1883, sondern weitmehr die Nähe der Kündigungsfrist für den Rückkauf der Eisenbahnen. Im Jahre 1898 sind wir in der Lage, den grössten Teil des Eisenbahnnetzes zurückzukaufen. Auf diesen Zeitpunkt müssen wir aber auch wissen, was die Eisenbahnen wert sind. Das haben wir bis jetzt mit unserm Rechnungsgesetz nicht erfahren können, und wir haben die unangenehme andere Erfahrung gemacht, dass jedesmal, wenn wir zurückkaufen wollten in der einen oder andern Form, konzessionsgemäss oder freihändig, die Frage des Preises nicht abgeklärt war und dass dies das Schicksal der Eisenbahnrückkaufsfrage beeinflusst hat. Im Jahre 1883 wären wir in der Lage gewesen, die Centralbahn konzessionsgemäss zurückzukaufen zu können; damals aber sagten sich viele, man wisse nicht, ob die Centralbahn das wert sei, was behauptet werde.

Wir hätten damals nach meinem Dafürhalten die Centralbahn zu sehr günstigen Bedingungen konzessionsgemäss erwerben können; aber man fürchtete für diese Bahn einen zu hohen Preis und infolgedessen auch einen zu hohen Preis für den Rückkauf anderer Netze. Man hatte keine rechte Vorstellung davon, wie viel denn eigentlich diese Bahn wert sei und ob durch diese Berechnung nach den Reinerträgnissen, wie sie durch die Konzessionen festgesetzt ist, der Staat nicht benachteiligt würde. In ganz ähnlicher Weise hat man später, als der Bundesrat Verhandlungen mit den Besitzern von Aktien der Nordostbahn einleitete, wieder gesagt, diese Aktien werden wahrscheinlich zu hoch bezahlt, und es zeigte sich im Volke ein lebhafter Un-

wille über das Vorgehen des Bundesrates. Wir haben nachher wieder gesehen, dass man sich natürlich fragte, ob wir billig genug oder zu teuer die Aktien der Berner Eisenbahnen gekauft haben; wir haben gesehen, dass der Centralbahn-Rückkauf, den die Räte beschlossen hatten, vom Volke nicht angenommen wurde, weil man sagte, man würde die Aktien zu teuer bezahlen. Und in der That, ein Wertmesser hat uns gefehlt; man wusste nicht, wie man die Aktien nach den wirklich vorhandenen Objekten und dem in dem Betriebe vorhandenen Werte taxieren solle.

Das darf nun, glaube ich, für das Jahr 1898 nicht wieder so kommen; ob wir kaufen oder nicht kaufen wollen, das Schweizervolk muss eine freie Wahl haben; wir müssen ihm die Möglichkeit schaffen, zu kaufen, wenn es kaufen will. Damit es aber diese Möglichkeit besitze, ist auch notwendig, dass es sich eine Vorstellung machen könne von dem Werte und Preise dieser Eisenbahnnetze. Ich denke, es ist eigentlich eine Forderung der einfachsten Loyalität, eine Forderung der Treue, welche alle diejenigen dem Volke, das sie mit einem Mandate ausgerüstet hat, beweisen müssen, dass diesem nun eine solche Möglichkeit geschaffen wird, von seinem Rückkaufsrechte Gebrauch zu machen, wenn es will. Was würde das Schweizervolk am 1. Mai 1898 sagen, wenn der Kündigungstermin wieder da ist, und wir, seine Vertreter, nicht in der Lage wären, ihm zu sagen: du hast nun die Wahl, du kannst kündigen; die Verhältnisse liegen so und so. Offenbar hätte dann das Volk allen Grund, sich zu beklagen. Dieses Gesetz nun macht es uns möglich, dass wir dannzumal in der Lage sind, dem Volke zu sagen: so und so viel sind die Eisenbahnen ungefähr wert, nicht auf Heller und Pfennig — das ist ja nicht denkbar, auch bei der gewissenhaftesten Schätzung, nicht —, wohl aber ungefähr.

Wenn Sie nun hier das Wort «Hochbau» auslassen, so ist diese ganze Möglichkeit zerstört; wir wissen dann nicht mehr, wie es sich verhält mit diesen Abnützungen, welche Beträge dieselben ausmachen, wie hoch die Kaufsumme in Wahrheit etwa werden wird, sobald Sie dieses Wort ausgemerzt haben. Denn dieser Posten ist doch ein ganz eminent wichtiger; diese Gebäude der Eisenbahnen, und die mechanischen Stationseinrichtungen sind ein erheblicher Betrag in der Rechnung der Eisenbahnen, und wenn Sie nicht wissen, wie hier die Abnützungen geschätzt werden, dann wissen Sie ja auch nicht, was das Ganze wert ist und was Sie für das Ganze zahlen dürfen, aus dem ganz einfachen Grunde, weil einer der wichtigsten Summanden in der Summe nicht enthalten ist. Ich sage also: Sie müssen, weil dieses Gesetz ein Rückkaufsgesetz sein soll in dem Sinne, dass es dem Schweizervolke für den Fall, dass dasselbe kaufen will, den Rückkauf möglich macht — nicht ein für den Rückkauf selbst präjudizierliches Gesetz —, und wenn Sie wollen, dass das Gesetz diesen seinen Zweck erfülle, den «Hochbau» hier aufnehmen. Sonst hat das Gesetz seine ganze Bedeutung verloren; wir kommen nicht in die Lage zu sagen: auf Grund der Expertisen, wie sie dieses Gesetz anordnet, auf Grund von Präjudizialentscheiden des Bundesgerichtes, wie sie in diesem Gesetze provoziert werden, können wir dir, Schweizervolk, erklären, so und so viel ungefähr sind die Bahnen wert und darum kann man sie kaufen oder:

die Summe ist nicht die erwartete und darum kann man sie nicht kaufen. Diese Fakultät fällt dahin; Sie haben für das Jahr 1898 keine Klarheit geschaffen; Sie haben die bisherige Situation im Dunkeln gelassen, und der Rückkauf steht wieder da, wo er gestanden hat, nämlich dass jedesmal, wenn wir an denselben herantreten wollen, wir das Wichtigste nicht wissen, das heisst den Preis, den wir zu bezahlen haben, den wir zahlen dürfen und zahlen sollen.

Das Gesetz ist aber zweitens auch ein Rechnungsgesetz in dem engeren Sinne, dass es die Buchhaltung der Eisenbahnen regeln will; es ist insofern das verbesserte Gesetz des Jahres 1883. Wir haben damals ein Gesetz gemacht, das die Eisenbahngesellschaften stark angefochten haben; auch damals schickten uns die verschiedenen Gesellschaften eine Kollektiveingabe und stellten die Sache so dar, als ob der Eisenbahnbetrieb an seinem Ende angekommen sei, wenn man ein solches Gesetz über das Rechnungswesen erlasse. Jene Befürchtungen, seien sie nun aufrichtig gewesen oder nicht, sind nicht erfüllt worden und haben sich durch die Verhältnisse nicht gerechtfertigt. Jenes Rechnungsgesetz ist den Eisenbahnen selbst zu statten gekommen; eine ganze Reihe von faulen Werten wurden aus ihren Büchern ausgemerzt, und die Papiere nahmen seither einen bessern Charakter an, sie galten auf dem Markte mehr. Ich glaube, es ist auch diesmal wieder so. Den Eisenbahngesellschaften mag es ja unbequem sein, bessere Konti zu führen, strenger verfahren zu müssen, weniger Dividenden verteilen zu können. Aber es wird das Gesetz zur Sanierung des Rechnungswesens der Eisenbahnen beitragen; es wird umso mehr beitragen, je vollständiger es alle die Verpflichtungen regelt, die aus den Interessen einer guten Buchführung sich ergeben. Das ist die zweite Tendenz dieses Gesetzes, das erste unvollkommene Gesetz zu vervollkommen und dass für den Fall, dass wir nicht zurückkaufen können oder nicht wollen, dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnen denn doch in der Folgezeit eine bessere, solidere Rechnung führen müssen. Ich gestehe Ihnen aufrichtig, diese Tendenz, so löblich sie ist, hat nicht meine volle Sympathie, gerade darum, weil ich fürchte, dass es nun wieder manche geben wird, die sagen: was brauchen wir da zurückzukaufen; wir bekommen ja ein Gesetz, das macht Ordnung im Eisenbahnwesen; wir wollen es einmal wieder probieren, wollen den Kündigungstermin überhüpfen, gerade so, wie man im Jahre 1883 gesagt hat: wir wollen nicht zurückkaufen, aber wir wollen ein Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen machen; das wird schon helfen. Nach meinem Dafürhalten sprechen viel zu grosse Gründe für den Rückkauf, als dass ein solches Argument dagegen stichhaltig sein könnte. Aber ich sage, es giebt Anhänger der Auffassung, dass man nicht zurückkaufen, sondern dass man sich mit einem Rechnungsgesetz helfen könne. Ich will nun nicht weiter die grosse oder geringe Bedeutung eines solchen neuern, vollkommeneren Rechnungsgesetzes zu würdigen suchen; aber das darf ich sagen: wenn Sie wirklich ein Rechnungsgesetz machen wollen, das verdient an die Stelle desjenigen vom Jahre 1883 gesetzt zu werden und wenn Sie nicht auch da nur etwas Unnützes und Scheinbares machen wollen, so müssen Sie

eben den Posten Hochbau hier aufnehmen. Denn wenn Sie über die Abnützung eines so wichtigen Objektes, wie es die Gebäude und die mechanischen Stationseinrichtungen sind, in diesem Rechnungsgesetze nichts sagen, wenn Sie einen der wichtigsten Faktoren der Rechnung vernachlässigen, ausscheiden, dann haben Sie wirklich kein rechtes Rechnungsgesetz gemacht. Und wo ist dann der Fortschritt gegenüber dem Gesetze von 1883? Also auch aus diesem Grunde, weil das Gesetz ein besseres, richtigeres, zuverlässigeres Rechnungswesen der Eisenbahnen schaffen will für den Fall, dass nicht zurückgekauft werde, müssen Sie den Artikel so annehmen, wie Ihnen die nationalrätliche Kommission vorschlägt, und Sie dürfen dem abschwächenden, das Gesetz nicht nur als Rückkaufsgesetz, sondern auch als Rechnungsgesetz eigentlich vernichtenden Antrage des Ständerates nicht zustimmen.

Man kann die nationalrätliche Kommission nun allerdings einiger Inkonsequenz zeihen; denn es müsste für beide Fälle, für eine möglichst genaue Ermittlung des Rückkaufpreises wie für eine möglichst solide künftige Buchführung, auch der Unterbau mit inbegriffen sein. Aber auf der andern Seite sage ich mir, dass man die Konsequenz nicht allzuweit treiben darf. Auch ich bin der Meinung, man dürfe insofern dem Ständerate entgegenkommen, als man den Unterbau weglässt; denn auch beim Rückkauf wird ja denjenigen, die die Eisenbahnen uns zu übergeben haben, immer noch, ich möchte sagen, ein gewisses Agio oder Trinkgeld bezahlt werden müssen, und es kann sich da um einige zehn Millionen, wenigstens für mich, nicht handeln; wenn ich sie im Jahre 1898 bekommen kann oder wenn ich sie vorher, noch vor dem Jahre 1898 durch einen freihändigen Kauf bekommen kann, so will ich über so und so viel Millionen mit den Herren Verkäufern nicht rechten, sondern da einen kleinen Handel schliessen helfen. In einer so grossen Frage, wie diese es ist, darf man nicht kleinlich sein, und vom technischen Standpunkte aus dürfen wir zu unserer Entschuldigung sagen, dass es sich freilich beim Unterbau auch einigermaßen anders verhält, wenigstens bei den meisten Objekten, welche in diese Kategorie gehören, als bei dem Rollmaterial, bei den Stationsgebäuden u. s. w. Der Unterbau erneuert sich zum Teil sozusagen von selbst; die Gesellschaften haben ein Interesse daran oder sind gezwungen, die Eisenbahndämme zu erhalten. Was die Brücken anbetrifft, so hat man in der letzten Zeit sie untersucht; man hat diejenigen Bedingungen an sie gestellt, die vom betriebstechnischen Standpunkte aus gestellt werden müssen, und sie werden nun eine lange Zeit in gutem Zustande erhalten sein. Es ist auch durch die Eisenbahnpolizei möglich, die Gesellschaften hier jederzeit, angesichts des grossen Interesses der Sicherheit, anzuhalten, das Nötige zu thun. Aus diesem Grunde kann ich mich damit abfinden, dass der Unterbau wegbleibt. Aber was den Hochbau anbetrifft, so sprechen solche Gründe nicht dafür. Es ist ganz klar, dass die Eisenbahn-Stationsgebäude eben in einem dem Bedürfnis entsprechenden Masse vorhanden sein und unterhalten werden müssen, und welches dieses Mass sei, wie der Bau und die Unterhaltung stattzufinden haben, das werden die Experten sagen, die hier nach dem Wortlaute des Gesetzes die Schätzung vorzunehmen haben, und das

wird uns das Bundesgericht sagen, bei welchem die Eisenbahngesellschaften gegen die Festsetzung des Bundesrates und gegen die Gutachten der Experten rekurrieren können. Den Eisenbahngesellschaften geschieht hier durchaus nichts Unrechtes; sie haben dafür die technischen Experten und den Bundesrichter, welche sie schützen, dass der künftige Rückkäufer nicht etwa aus diesem Artikel für sie einen Strick macht. Ich komme damit zu dem Schlusse, dass Sie, wenn Sie das Gesetz wirklich wollen und wenn Sie nicht bloss etwas machen wollen, das etwas vorstellen soll und doch nichts wäre, den Artikel 11 in der Fassung annehmen müssen, welche die nationalrätliche Kommission ihm gegeben hat.

**M. Ador:** L'orateur qui m'a précédé a expliqué le double but de la loi, loi de rachat et de comptabilité. L'honorable M. Curti dit qu'il faut que le peuple suisse soit au clair sur la question du coût de rachat; il nous reprocherait, à nous ses mandataires, de ne pas étudier la question et de ne pas pouvoir lui dire à l'époque du rachat ce que représente cette grosse opération financière. Je suis absolument d'accord avec M. Curti. Il faut que le peuple suisse soit au clair sur la question. Je comprends donc que le conseil fédéral s'en préoccupe, je comprends que le département, à qui incombe ce devoir, ait nommé une commission d'experts et qu'il cherche à s'entourer de tous les renseignements possibles afin de pouvoir dire au peuple suisse ce que coûtera l'opération du rachat d'après les calculs établis. Il faut que le peuple soit en état de se prononcer en connaissance de cause.

Mais il y a un point sur lequel je ne suis pas d'accord. Pour arriver à voir clair dans cette question, on veut, dès à présent, imposer aux compagnies des charges qui ne résultent ni de la loi ni des concessions. C'est sur ce point que porte la discussion, et cet article 11 a une très grande importance parce qu'il tranche une question de principe.

Je ne suis pas en désaccord avec M. Marti lorsqu'il dit qu'il ne faut pas que l'Etat paye les chemins de fer aux compagnies plus cher qu'ils ne valent. C'est notre devoir vis-à-vis du pays que ce que nous aurons à payer représente la valeur réelle de la ligne de chemins de fer qui nous sera cédée, mais je dis qu'en ce qui concerne les bâtiments, l'Etat est suffisamment protégé par l'art. 656 du code fédéral des obligations. Si nous n'avions pas cet article, je comprendrais que l'on voudût faire rentrer les bâtiments au nombre des objets pour lesquels il est constitué un fonds de renouvellement et que l'on imposât aux compagnies l'obligation de les amortir en vue de la dépréciation qu'ils pourraient subir; mais l'art. 656 dit que les immeubles doivent être évalués tout au plus au prix d'acquisition, et déduction faite de l'amortissement que comportent les circonstances.

La Confédération pourra faire estimer les immeubles, et elle n'en offrira que le prix qu'ils seront supposés valoir; s'il y a contestation, la question sera tranchée par des experts, elle sera portée devant les tribunaux; en un mot nous aurons toutes les garanties possibles que nous ne payerons que la valeur réelle des immeubles, déduction faite de

l'amortissement que comportent les circonstances. Mais il est impossible de fixer dès aujourd'hui la somme que devra représenter cet amortissement. Pourquoi donc imposer aujourd'hui aux compagnies de chemins de fer l'obligation de prendre, sur leurs recettes, sur le bénéfice de l'exploitation, c'est-à-dire en définitive sur ce qui leur appartient, une somme à porter au fonds d'amortissement pour faire face à une moins-value éventuelle, qui ne peut pas être déterminée maintenant parce qu'il peut y avoir des bâtiments n'ayant subi aucune moins-value et dont la valeur correspond aux besoins normaux de l'exploitation? M. Marti répond que les compagnies n'ont pas le droit de distribuer des dividendes aux dépens de l'amortissement qu'elles devraient opérer, et il estime même qu'il y a des compagnies qui ont distribué des dividendes à leurs actionnaires, mais qui n'ont pas, jusqu'ici, consacré des sommes suffisantes à l'amortissement de leur matériel.

Ces dividendes n'ont pas été bien élevés, mais je ne veux pas les discuter; je ferai seulement observer que les compagnies qui auraient agi de la sorte seraient exposées au moment du rachat à voir une partie de leur matériel subir une dépréciation qui amènerait une diminution de valeur de leurs actions; ces compagnies seraient mal administrées, d'une manière contraire aux intérêts de leurs actionnaires qui seraient exposés à voir leurs actions baisser dans une forte mesure par suite de la négligence de la compagnie.

Mais ce danger n'est pas à redouter, les compagnies n'agissent pas de la sorte, elles ont les intérêts de leurs mandants à défendre, tout comme nous avons à défendre ceux de l'état.

La disposition de l'art. 11 introduite par la commission du conseil national tend à imposer doré et déjà aux compagnies un amortissement que je ne crois pas justifié parce que l'on ne sait pas comment l'établir, elle est faite en vue de déterminer exactement le prix du rachat, alors que l'état est déjà garanti par le code fédéral des obligations. L'estimation doit se faire au moment du rachat.

Nous savons parfaitement, ceux surtout d'entre nous qui ont fait partie de la commission d'experts nommée par le département fédéral, que l'appréciation des bâtiments en particulier, donne matière à des divergences considérables; il en est de même, par conséquent, en ce qui concerne leur entretien.

Quoiqu'il en soit, après l'évaluation qui a été faite, la confédération est aujourd'hui en mesure d'estimer la valeur des bâtiments; cette estimation sera peut-être contestée par les compagnies, elle donnera peut-être lieu à des discussions, mais en tous cas la confédération n'offrira pas un prix supérieur à celui qu'elle croit devoir attribuer aux bâtiments.

L'état est donc armé par le code fédéral des obligations. Je ne m'opposais pas aux dispositions de la commission, si elles ne faisaient pas double emploi avec le code des obligations et ne constituaient pas une charge onéreuse, imposée aux compagnies sans nécessité, sans arriver au but, dont a parlé M. Curti, de voir plus clair dans la question de la valeur du rachat. Avec ces dispositions, vous n'en saurez ni plus ni moins sur cette question.

Aujourd'hui on peut faire trancher la question par des experts et offrir un prix qui sera discuté

entre les intéressés. Je suis d'accord avec le rapporteur que nous devons y voir clair et que l'état ne doit pas payer les lignes plus cher qu'elles ne valent; mais je demande à quoi sert d'imposer aujourd'hui des charges réelles aux compagnies, sans résultat immédiat, sans que nous arrivions à connaître mieux la valeur des bâtiments que l'on veut amortir.

Pour simplifier la votation, je déclare me rallier à la proposition de M. Wunderly, c'est-à-dire que je propose d'adopter la rédaction de la commission du conseil national en supprimant ces mots: *les bâtiments*. Toute mon opposition porte en effet sur l'introduction de ces mots: *les bâtiments*. Je reconnais avec M. Wunderly que les installations mécaniques peuvent être sujettes à usure et assimilées au matériel. Je suis donc disposé à me rallier à sa proposition, quoique, pour mon compte, j'eusse préféré la rédaction du conseil des états.

**Präsident:** Hr. Ador zieht seinen ursprünglich gestellten Antrag, die Fassung des Ständerates anzunehmen, zurück und schliesst sich dem Antrage des Hrn. Wunderly an.

**Zschokke:** Das Gesetz nimmt nach der Natur der Bahnanlagen selbst zwei Arten der Unterhaltung in Aussicht. In erster Linie nimmt es in Art. 10 in Aussicht, dass diejenigen Bauten der Bahnanlage, welche z. B. in Unterbau und nicht in Oberbau bestehen, in befriedigendem Zustande erhalten werden sollen, damit die Bahngefährdung von dieser Seite her nicht in Frage komme. Eine zweite Art der Unterhaltung ist dann diejenige, welche sich auf die allgemeine Abnutzung durch den Gebrauch zurückführen lässt. Der Bundesrat schlägt vor, für diese Art der Abnutzung durch den Gebrauch durch einen Erneuerungsfonds eine Ausgleichung des Minderwertes zu schaffen. Alles was die sog. Unterbauanlage in sich schliesst, Tunnels, Dämme u. s. w., wird durch äussere Einflüsse der Witterung, in Tunnels durch Druck der Erd- und Steinmassen verbraucht, während das, was nach dem Vorschlag des Bundesrates durch den Erneuerungsfond gedeckt werden soll, der regelmässigen Abnutzung unterworfen ist, wie z. B. Schienen, Wagenpark, Maschineneinrichtungen etc. In dieser Auseinandersetzung liegt eigentlich der Kern der Frage. Wenn ich die Sache nach meinen Intentionen hätte behandeln können, so hätte ich den Boden betreten, dass ich gesagt hätte, es solle für alle diese Vorkehrungen, welche für den guten Zustand der Bahn dienlich sind, bloss eine einzige Kasse, ein Erneuerungsfonds gegründet werden, aus welchem alle diese Kosten bestritten worden wären. Jetzt ist die Sache geteilt, einmal kommt das Geld aus dem Betrieb, das andere mal aus dem Erneuerungsfonds.

Da diese Teilung nun einmal stattgefunden hat, so bin ich der Meinung, man sollte doch sagen, dass grundsätzlich für alle diejenigen Bahngegenstände, welche der direkten dauernden Abnutzung durch den Gebrauch unterworfen sind, durch den Erneuerungsfonds ein Aequivalent geschaffen werde.

Man kann allerdings im Zweifel sein, ob der eine Gegenstand sich mehr abnutze als der andere. Sicher ist es, dass die grösste durchschnittliche Abnutzung bei den Schienen und beim Rollmaterial sich zeigt. Niemand wird bestreiten können, dass nach den Vorschlägen des Bundesrates hiefür die durchschnittlichen und wahrscheinlichen Beträge in Rechnung gesetzt werden sollen.

Was den Antrag des Herrn Wunderly, unterstützt von Herrn Ador, in Bezug auf die Hochbauten betrifft, so bin ich absolut nicht der Ansicht dieser beiden Herren. Herr Wunderly glaubt, dass die Abnutzung von Gebäuden zu industriellen Zwecken ungefähr 2 % ausmache und dass es genüge, wenn man, statt diese 2 % in den Reservefonds einzulegen, einen ähnlichen Betrag zur Amortisation aussetze. Die Sache ist nach meiner Ansicht nicht ganz richtig aufgefasst.

Hr. Wunderly nimmt Fabrikanlagen mit einem ganz regelmässigen Betrieb in Aussicht, er nimmt vielleicht eidgen. Postgebäude in Aussicht, die auch eine gewisse Mutation in der Abnutzung repräsentieren. Da bin ich mit Hrn. Wunderly vollständig einverstanden — und die Statistik beweist es — dass solche Gebäude 1½—2% jährliche Abnutzung aufweisen. Allein bei den Eisenbahnen ist die Sache anders. Nehmen Sie einmal den Güterschuppen eines grösseren Bahnhofes mit regem Verkehr. Nach Erhebungen, die ich selbst s. Z. anstellte, als ich noch mehr in diesen Fragen arbeitete, hat sich herausgestellt, dass die Reparaturen, um einen Güterschuppen in betriebsfähigem Zustande zu erhalten — Erneuerung der Rampen, Reparatur der Fussböden etc. — per Jahr über 5—6 %, in grössern Bahnhöfen noch mehr, betragen, und das ist nach dem Wortlaut des Gesetzes und des Vorschlages der nationalrätlichen Kommission eine wesentliche Abnutzung. Sie können nicht sagen, wie Hr. Ador dies thut, man solle die Sache einfach abschreiben und später, beim Kauf der Bahnen, werde dann einfach der abgeschriebene Wert in Rechnung gesetzt. Inzwischen müsste das Publikum warten und hätte der Betrieb und die Beförderung der Waren darunter zu leiden, und, was die Hauptsache ist, ein befriedigender Zustand der Bahnen würde damit nicht erhalten.

Die Auseinandersetzungen des Hrn. Ador beziehen sich also vorzugsweise auf die einschlägigen Bestimmungen des Obligationenrechts; aber thatsächlich können dieselben bei einem grossen gewerblichen Institut, wo ein ausserordentlich grosser Gebrauch und Verbrauch der Gegenstände stattfindet — und dies ist bei den Eisenbahnhochbauten der Fall — nicht Anwendung finden. Man könnte noch viele bezügliche Beispiele aufführen. Die Bahnwärterhäuser, die einer sehr grossen Abnutzung unterworfen sind, die Wartesäle etc., kurz eine ganze Anzahl Teile von Hochbauten, die zuletzt das Ganze ausmachen, sind in einer thatsächlichen Abnutzung begriffen, die faktisch nicht fortbestehen kann, und wenn man überhaupt eine solche Teilung, wie sie vorgesehen ist, will, so müssen die Hochbauten aufgenommen werden. Wenn Sie die Sache nicht in dieser Weise ordnen würden, dass Sie sagen, auch der Hochbau soll durch den Erneuerungsfonds immer in gutem Zustande erhalten werden, so werden Sie nicht nur zu berechtigten Klagen Anlass geben, sondern auch bewirken, dass der Be-

trieb in bedeutendem Masse belästigt und gehindert wird.

Ich beantrage daher, die Fassung der nationalrätlichen Kommission zu akzeptieren.

**Wunderly:** Nur zwei Worte! Wenn Sie nach den staatssozialistischen Ideen des Herrn Curti entscheiden wollen, so nehmen Sie seinen Antrag, resp. denjenigen der Kommission an. Wenn Sie dagegen in erster Linie das verkehrtreibende Publikum ins Auge fassen und seine Interessen schützen wollen, so nehmen Sie den Antrag an, den ich Ihnen zu stellen die Ehre hatte. Sie haben nicht nur den Staatssozialismus, resp. den Rückkauf in seiner schärfern Form zu beachten, sondern Sie haben sich auch zu fragen: Wie stellt sich in der Zwischenzeit, bis der Rückkauf bewerkstelligt ist, das verkehrtreibende Publikum? Nehmen Sie den Antrag der Kommission an, so nehmen Sie den Bahnen das Mittel, um dem verkehrtreibenden Publikum und seinen Anforderungen Genüge zu leisten. Dafür aber sollte in erster Linie gesorgt sein, dass den Bahnen fortwährend die Mittel bleiben, um gerechten Anforderungen des verkehrtreibenden Publikums entgegenkommen zu können. Wäre in Art. 10, Alinea 2, nicht so genau gesagt, dass bestehende Einrichtungen und Anlagen aus den laufenden Betriebseinnahmen unterhalten werden müssen, so würde ich unbedingt zum Antrag der Kommission stimmen. Im Momente aber, wo wir verlangen, dass alle Reparaturen, wie sie Herr Zschokke beschrieben hat, aus den Betriebseinnahmen bezahlt werden müssen, können Sie nicht auf der andern Seite für Hochbauten noch weiter einen Erneuerungsfonds verlangen. Sie würden dadurch die Bahnen zu stark belasten, und deshalb möchte ich Sie bitten, im Interesse des verkehrtreibenden Publikums die Bahnen so zu halten, dass sie dem Publikum dienen und nicht allein dem Staate.

**Bundesrat Zemp:** Ich spreche nicht über den Art. 11, erstes Alinea. Die Meinungen sind von allen Seiten so weitläufig begründet worden, dass ich glaube, jeder werde sich seine Meinung über die Richtigkeit der gestellten Anträge gemacht haben. Dagegen möchte ich ein Wort sprechen gegenüber dem Antrag Hammer.

Man muss sich einmal vergegenwärtigen, welches das Verfahren sein wird, das nach Inkrafttreten des Rechnungsgesetzes in Bezug auf die Behandlung des Erneuerungsfonds eingeschlagen werden muss. Es wird der Bundesrat mit den einzelnen Bahnen in Relation treten, um mit ihnen auf dem Wege der gütlichen Verständigung festzustellen, wie viel die Gesellschaften alljährlich in den Erneuerungsfonds einzulegen haben. Es ist dies vorgesehen in Art. 12 ff. Hierbei wird der Bundesrat nicht willkürlich verfahren können, sondern er ist an gewisse Grundsätze gebunden, und dieselben sind ausgesprochen in Art. 11, zweites Alinea. Dort heisst es: «Die jährlichen Einlagen in diesen Fonds sind nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen.»

Entweder wird eine Einigung zu stande kommen oder aber nicht. Kommt keine Einigung zu stande, so verfügt der Bundesrat: Die Einlage der Gesellschaft so und so beträgt so und so viel per Kilometer ihrer Betriebslänge. Ist die Gesellschaft mit dieser Verfügung nicht einverstanden, so rekurriert sie ans Bundesgericht, das dann endgültig urteilt. In Bezug auf die Höhe des Erneuerungsfonds ist in Art. 11, Alinea 3 erklärt, dass der Bestand desselben immer dem Betrage des materiellen Minderwertes entsprechen müsse. Wir haben also umschrieben das Verfahren über die Ausrechnung und die Bemessung der Annuitäten. Im weitern kommt nun aber die Bestimmung über die Verwendung des Erneuerungsfonds, und in dieser Beziehung vermisst Herr Hammer eine Bestimmung in dem Gesetze. Dieselbe ist gegeben in Art. 12, zweites Alinea, wo es heisst: «Der Erneuerungsfonds darf nur für die in den Statuten oder Reglementen genannten Zwecke verwendet werden. Die Bestimmung dieser Zwecke unterliegt der Prüfung und Genehmigung des Bundesrates.» Auch die Feststellung der Annuitäten muss in die Statuten und in die Reglemente aufgenommen werden, und es ist dies nicht etwa so zu verstehen, wie auch schon gesagt wurde, dass alljährlich eine Abmachung stattfinden müsse. Nein, es giebt eine Abmachung nach Inkrafttreten des Rechnungsgesetzes, und diese bleibt so lange stabil, bis durch veränderte Verhältnisse einer andern Normierung gerufen wird.

Mit diesen Bestimmungen erschöpft sich alles, was wir im Gesetze in Bezug auf die Etablierung des Erneuerungsfonds und die Verwendung desselben etablieren müssen. Die nähern Bestimmungen darüber fallen in die Statuten der Gesellschaft. Damit erschöpft sich aber auch der ganze Gedanke, den Herr Hammer ins Gesetz niederlegen wollte. Ich finde seinen Antrag überflüssig. Aber mehr als das, er ist schädlich; denn er passt nicht in dieses Alinea 3 des Art. 11. In diesem Alinea 3 wird grundsätzlich erklärt, wie hoch der Erneuerungsfonds berechnet werden müsse: Er muss dem Betrage des materiellen Minderwertes aller dieser Gegenstände entsprechen. Nun sagt Herr Hammer, dieser Minderwert werde durch Reparaturen zum Teil wieder ausgeglichen. Das ist richtig; allein das gehört nicht hierher, sondern in die nachfolgenden Bestimmungen. Durch die Vermischung des Antrages Hammer, der an und für sich ganz richtig gefasst ist, mit dieser Vorschrift des Gesetzes könnten leicht Missverständnisse entstehen, und ich möchte Ihnen daher den Antrag stellen, den Antrag des Herrn Hammer abzulehnen.

**Hammer:** Ich habe geglaubt, dass gerade das Eisenbahndepartement sich mit meinem Antrag sehr befreunden könnte, weil derselbe, nach seinem eigenen Geständnis, seiner Ansicht entspricht. Es heisst in Alinea 3 nicht, wie der Erneuerungsfonds berechnet werden solle, sondern es heisst: «Der Bestand (also der Kapitalbestand) des Erneuerungsfonds soll zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnützung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller in Betracht fallenden Anlagen oder Gegenstände entsprechen.» Hier ist also in keiner Weise darauf Bedacht ge-

nommen, dass im Laufe der Zeit nicht bloss Einlagen, sondern auch Ausgaben aus dem Erneuerungsfonds gemacht werden müssen. Wenn der Bestand des Erneuerungsfonds zu jeder Zeit auszumitteln ist, so muss er ausgemittelt werden durch Addition aller entstandenen Schäden und durch Addition aller gemachten Verwendungen. Das ist die richtige Ausmittlung des Bestandes, und es scheint mir, schon vom sprachlichen Standpunkt aus könne man zu keinem andern Resultate kommen, als den Antrag des Sprechenden anzunehmen. Verwerfen Sie denselben, so lassen Sie im Gesetze eine Zweideutigkeit bestehen, und ich möchte nicht garantieren, dass nicht die Kronjuristen kommen könnten und sagen würden: Das ist nicht so gemeint, sondern so! Mein Antrag dient also zur Verhütung von allen Missverständnissen, und ich kann wohl behaupten, dass der Antrag, wie ich ihn formulierte, entschieden dazu angethan ist, alle Missverständnisse zu beseitigen. Ich möchte Ihnen daher wirklich empfehlen, diesen Antrag anzunehmen.

**Curti:** Nur zwei kurze Worte! Herr Wunderly hat von meiner staatssozialistischen Auffassung gesprochen und ich danke ihm dafür. Früher sprach man in solchen Fällen immer von einer socialdemokratischen Auffassung. Es ist also da bereits ein Fortschritt erzielt und ein milderer Wort gewählt worden. Ich sehe aber allerdings nicht ein, was meine Anschauung über das Eisenbahnwesen Gefährliches haben sollte, die bereits in so vielen Staaten, welche sich doch auf dem Boden der heutigen Gesellschaftsordnung befinden, realisiert wurde. In einer grossen Anzahl von Staaten haben wir schon jetzt Staatsbahnen, und um so mehr würde es auch uns erlaubt sein, diesen höchst gelinden Staatssozialismus zu treiben. Herr Wunderly hat Ihnen gesagt, er besitze keine einzige Eisenbahnaktie. Aber ich zweifle sehr, ob er nicht solche besessen hat (Wunderly: 23!); ich hätte gewünscht, dass er den Bahnen und dem verkehrtreibenden Publikum ein so grosses Vertrauen bewiesen hätte, seine Aktien zu behalten, und ich hoffe, es wird die Zeit kommen, wo mein Herr Kollege an Stelle dieser frühern Aktien 3%ige Bundesbahnobligationen nehmen wird, die ein sehr gutes Papier zu werden versprechen!

Aber das ist ja Scherz. Was ich ernstlich Herrn Wunderly entgegenhalten wollte, ist folgendes. Er sagt, wenn wir das Wort «Hochbau» belassen, so schädigen wir das verkehrtreibende Publikum. Ich glaube gerade das Gegenteil. Das verkehrtreibende Publikum wird eine grosse Satisfaktion darin sehen, wenn stets diejenigen Gelder im Erneuerungsfonds vorhanden sind, die vorhanden sein sollen, damit gehörige Eisenbahngebäude erstellt werden können und dieses Geld, das man für gute Eisenbahngebäude — für Einsteigehallen, für Warenhallen etc. — bedarf, nicht im voraus verzehrt wird. Es liegt ausserordentlich im Interesse des verkehrtreibenden Publikums, dass gerade für diesen Punkt des Eisenbahnbetriebes durch eine richtige Rechnungsführung gesorgt ist, und darum danke ich eigentlich Herrn Wunderly, dass er mir dieses Argument an die Hand gegeben hat, und ich glaube, auch aus diesem Grunde sollten Sie den Artikel so

annehmen, wie er Ihnen von der Kommission vorgeschlagen wird.

Abstimmung. — *Votation.*

In der Abstimmung werden die sämtlichen Änderungsanträge abgelehnt und der Antrag der Kommission angenommen und zwar gegenüber dem Antrag Fehr mit 69 gegen 19, gegenüber dem Antrag Wunderly mit 59 gegen 32 und gegenüber dem Antrag Hammer mit 61 gegen 18 Stimmen.

(En votation, toutes les propositions de modification sont rejetées et la proposition de la commission l'emporte par 69 voix contre 19 sur la proposition Fehr, par 59 voix contre 32 sur la proposition Wunderly et par 61 voix contre 18 sur la proposition Hammer.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici, le débat est interrompu.)



**Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

**Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.03.1896 - 09:00
Date	
Data	
Seite	23-44
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 736

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 3

BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2. —, Union postale fr. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrat. — Conseil national.

Sitzung vom 18. März 1896, vormittags 9 Uhr. — Séance du 18 mars 1896, à 9 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } M. Stockmar.

Tagesordnung: — Ordre du jour:

Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.  
Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.

Fortsetzung der Detailberatung.

*Suite de la discussion article par article.*

(Siehe Seite 23 hievov. — Voir page 23 ci-devant.)

Art. 12.

Speiser, deutscher Berichterstatter der Kommission: Sie haben sich gestern in längerer Diskussion über die Grundsätze ausgesprochen, welche für die Aufstellung des Erneuerungsfonds gelten sollen. Artikel 12 stellt nun den Grundsatz auf, dass der Bundesrat die Beträge der jährlichen Einlagen festzusetzen hat und dass die Verwendungen durch die Statuten oder Reglemente näher zu normieren sind, wobei dem Bundesrate in Bezug auf die Zweckbestimmung dieser Verwendungen die Genehmigung vorbehalten bleibt. Im ursprünglichen Antrage des Bundesrates war nun der Entscheid über die Höhe der Dotation und Verwendung endgültig dem Bundesrate zugesichert. Der Ständerat hat das Wort «endgültig» gestrichen und den Bahnunternehmungen gegenüber den bezüglichen Verfügungen des Bundesrates einen Rekurs an das Bundesgericht zugesprochen, von der Ansicht ausgehend, dass der unparteiischen Erwägung des Bundesgerichtes gewisse Entschiede doch noch überlassen bleiben sollen und zwar in der Form, dass nicht wie bisher der Bundesrat klagend auftreten soll, sondern dass der Bundesrat seinen Entscheid giebt und dann den Bahnunternehmungen ein Rekursrecht zugestanden wird.

Ihre Kommission ist mit den Anträgen des Ständerates prinzipiell einverstanden, hat sich aber erlaubt, ihnen eine etwas andere Redaktion zu geben, indem

sie das Verfahren, das für den Rekurs gelten soll, in Artikel 17 normiert und in Artikel 12 auf den Artikel 17 verweist.

M. Bolla, rapporteur français de la commission: L'art. 12 règle ce qui concerne la fixation du montant des versements annuels à effectuer au fonds de renouvellement.

D'après le projet primitif du conseil fédéral, ce conseil aurait été chargé de trancher *définitivement* la question. Le conseil des états a biffé le mot *définitivement*, et a admis le recours au tribunal fédéral.

Le conseil fédéral s'appuyait sur deux ordres de considérations pour faire adopter son point de vue. Il disait qu'il s'agissait surtout d'une question technique, administrative, et que le conseil fédéral était mieux armé que le tribunal fédéral pour la trancher. Mais on a fait remarquer avec toute raison que le tribunal fédéral était tout aussi bien armé que le conseil fédéral, puisqu'il a le droit de recourir à des expertises tout aussi bien que l'autorité administrative supérieure.

Quant à la question de principe, nous avons considéré qu'il était dans la tendance du droit moderne de ne jamais exclure l'œuvre des tribunaux en ce qui concerne les conflits entre l'administration et les entreprises privées, et d'empêcher que les décisions de l'administration statuant sur sa propre cause, deviennent définitives, sans recours devant les tribunaux. Dans plusieurs pays, il y a une cour administrative supérieure qui cherche à revenir à la juridiction ordinaire des tribunaux.

Du moment que nous avons en Suisse une autorité supérieure impartiale, telle que le tribunal fédéral, pourquoi ne pas admettre le recours à ce tribunal?

Nous avons changé quelque peu la rédaction de l'article au troisième paragraphe; nous avons voulu combiner ses dispositions avec le texte de l'art. 17, auquel nous renvoyons ce qui concerne la procédure, sur laquelle nous nous réservons de dire quelques mots, quand nous serons arrivés à cet article.

Il y a un petit changement de rédaction apporté au deuxième paragraphe de l'article 12, changement qui va de soi. Nous avons remplacé ces mots:

«Le conseil fédéral examine et approuve les destinations auxquelles ce fonds pourra être affecté.»

par ceux-ci:

«Ces destinations sont soumises à l'approbation du conseil fédéral.»

**Hammer:** Ich verlange das Wort nur mehr zu einer aufklärenden Erörterung. Der Artikel bestimmt nach dem ständerätlichen Beschlusse, dass die kompetenten Organe der Bahnunternehmungen das Recht haben, gegen die in diesem Artikel vorgesehenen Anordnungen des Bundesrates innerhalb 30 Tagen, von der Mitteilung derselben an gerechnet, beim Bundesgerichte zu rekurrieren. Ihre Kommission schlägt Ihnen vor: «Den Bahnunternehmungen steht das Recht zu, gegen die auf Grund dieses Artikels getroffenen Anordnungen des Bundesrates beim Bundesgerichte zu rekurrieren». Nun scheint mir, wenn der Vorschlag der Kommission angenommen wird, so haben wir nur eine Wegweisung dahin, dass die Bahnunternehmungen rekurrieren können; wer aber diese Bahnunternehmungen zu vertreten hat, ist nirgends gesagt, und da kann nun Zweifel walten, ob bloss die Direktion hiezu legitimiert ist oder der Verwaltungsrat, oder ob es nötig ist, dass die Generalversammlung die Anhebung eines Rekurses beschliesse. Man wird mir sagen, es sei selbstverständlich: das eine oder das andere. Für mich aber ist das nicht selbstverständlich; man kann hier wie in vielen Prozessverfahren sagen: hast du die gehörige Vollmacht? Es wird deswegen zweckmässig sein, wenn man die ständerätliche Fassung hier auch aufnimmt, welche sagt, dass die kompetenten Organe der Bahnunternehmungen das Rekursrecht haben, und ich möchte das der Kommission vorschlagen. Es ist also keine sachliche Aenderung, sondern nur eine Verdeutlichung von etwas, das sonst an und für sich zweifelhaft sein könnte.

Was nun die Frage betrifft, ob man einfach sagen soll: «Für dieses Rekursverfahren gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Bundesrechtspflege betreffend staatsrechtliche Streitigkeiten», wie der Ständerat es gethan hat, so scheint mir diese Fassung vollständig erschöpfend, klar und richtig, während nach dem Vorschlage Ihrer Kommission, das Verfahren sich nach den Bestimmungen des abgeleiteten Art. 17 regelt. Dieser Art. 17 sagt: «Den Bahnunternehmungen steht, mit Ausnahme des in Art. 14 vorgesehenen Falles, das Recht zu» etc. Auch hier ist nicht klar, welches die Organe sind, die die Bahnunternehmung zu vertreten haben.

Ich möchte daher von der Kommission Erklärungen provozieren, welche geeignet sind, in dieser Beziehung die nötige Klarheit zu verschaffen.

**M. le Président:** M. Hammer formule-t-il une proposition?

**Hammer:** Wenn die Erklärungen nicht entsprechend ausfallen, so würde ich beantragen, dem Ständerate beizustimmen.

**Speiser,** deutscher Berichtertatter der Kommission: Was zunächst die Frage der Aenderung des Ausdrucks «die kompetenten Organe» anbetrifft, so hat die Kommission eigentlich darüber nicht diskutiert, so viel ich mich erinnere. Es ist die neue Redaktion vom Departement selber vorgeschlagen worden, offenbar weil sie die einfachere ist; denn damit, dass wir sagen «die kompetenten Organe» der Bahnunternehmungen, sagen wir materiell nicht mehr. Es ist ja selbstverständlich, dass nur die kompetenten Organe der Bahnunternehmungen klagen können; allein wer diese kompetenten Organe sind, sagen wir im Gesetze nicht und können es nicht sagen. Es steht den Bahngesellschaften vollständig frei, die Direktion oder den Verwaltungsrat oder die Generalversammlung kompetent zu erklären; so viel ich mich erinnere, war das Verfahren, bei der Centralbahn wenigstens, immer das, dass der Verwaltungsrat der Generalversammlung die Jahresrechnungen vorlegte und beantragte, die und die Dividenden zu zahlen und sich ferner damit einverstanden zu erklären, dass in Bezug auf die Punkte, in welchen zwischen Direktion und Bundesrat nicht Uebereinstimmung herrsche, der bundesgerichtliche Entscheid provoziert werde. So hat, wenigstens bei der Centralbahn, immer die Generalversammlung den Auftrag zum Rekurs gegeben. Das ist eine interne Angelegenheit der Bahn, in die wir nicht eingreifen können, weil die Ausscheidung der Kompetenzen zwischen den verschiedenen Organen einer Bahngesellschaft eine verschiedene sein kann. Wir werden aber den Zweifel, den Herr Hammer hat in Bezug darauf, welches Organ zum Rekurs kompetent sei, dadurch nicht heben, dass wir sagen «die kompetenten Organe haben das Recht», sondern wir könnten ihn nur heben, wenn wir sagten «die Generalversammlung» oder «der Verwaltungsrat» oder «die Direktion». Das können wir aber deshalb nicht thun, weil diese Ausscheidung der Kompetenzen auf Grund des O.-R. doch zunächst Sache der Bahnen ist. Ich glaube, wenn Sie überhaupt etwas an der neuen Redaktion der Kommission ändern wollen, so müssen Sie nicht die Redaktion des Ständerates annehmen, sondern beispielsweise sagen: die Generalversammlung hat das Recht zu rekurrieren. Es scheint mir das aber nicht notwendig zu sein.

Was nun die andere Differenz in der Redaktion betrifft, so ist sie wirklich absolut formell. Der Unterschied zwischen der Redaktion der Kommission und des Ständerates in Bezug auf die Bestimmung des Rekursverfahrens besteht lediglich darin, dass wir die näheren Details des Verfahrens erst in Art. 17 regulieren und hier in Art. 12 auf diesen

Art. 17 verweisen, während nach dem Ständerate das Verfahren in Artikel 12 reguliert ist und in Art. 17 auf Art. 12 verwiesen wird. Es ist das etwas absolut Gleichgültiges. Wir haben geglaubt, es sei richtiger, die Frage des Verfahrens in dem Abschnitt über die Rechnungsprüfung unterzubringen, welcher Abschnitt das ganze Verfahren der Rechnungsprüfung, sowohl von Seite des Bundesrates, als des Bundesgerichtes, enthält; in diesem Abschnitte haben wir die materiellen Bestimmungen über Betriebsrechnung, Erneuerungsfonds und Amortisation, und Sie werden zugeben, dass es richtiger ist, diese prozessualische Bestimmung nicht hier unterzubringen, sondern im Abschnitte über die Rechnungsprüfung, der im allgemeinen das ganze Verfahren zwischen den Bahngesellschaften einerseits und dem Bundesrate und dem Bundesgerichte anderseits enthält. Es ist das aber vollständig redaktionelle Geschmacksache; materiell ist die Sache vollständig gleichgültig. Ich möchte Ihnen beantragen, unsere Redaktion, wie sie hier vorgeschlagen wird, anzunehmen.

**Hammer:** Nach dieser Erklärung möchte ich nun vorschlagen, dem Beschlusse des Ständerates beizustimmen. Sie haben aus den Erklärungen des Berichterstatters der Kommission selbst entnehmen können, wie vielgestaltig die Sache in dieser Beziehung sich darstellt und dass also auf diesem Wege Klarheit nicht zu erhalten ist. Ich würde also kurzweg Zustimmung zum Ständerate vorschlagen. Es vereinfacht das die ganze Beratung; statt dass wir mit dem Ständerate eine Differenz schaffen in einem Punkte, der an und für sich vom Ständerate richtig gelöst wurde, sollte man solchen neuen Differenzen auszuweichen suchen.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit 55 gegen 11 Stimmen wird die Fassung der Kommission dem Antrage des Herrn Hammer vorgezogen.

(La proposition de la commission l'emporte sur celle de M. Hammer par 55 voix contre 11.)

Art. 13.

**Speiser,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Sie haben bei der Aufstellung der Bestimmungen über den Baukonto eine grössere Zahl von Ausgaben als nicht auf den Baukonto gehörig deklariert, und es muss nun vorgesorgt werden, dass diese nicht auf den Baukonto gehörenden Posten aus der Rechnung verschwinden können. Ebenso haben Sie bestimmt, dass in Zukunft der Erneuerungsfonds bedeutend höher dotiert werden müsse als bisher, und es wird sich also zwischen dem thatsächlichen Bestande des Erneuerungsfonds und dem Sollbestande, dem gesetzmässigen Bestande ebenfalls eine Differenz ergeben, von der wiederum gesagt werden muss, wie sie gesetzmässig erledigt werden soll. Darüber bestimmt nun Art. 13, indem er sagt, dass diese von dem Baukonto zu entfernenden Posten und die Differenz zwischen dem wirklichen

und dem gesetzmässigen Betrage des Erneuerungsfonds durch jährliche Zuschüsse aus den Betriebseinnahmen getilgt werden sollen. Es ist also namentlich die Differenz zwischen dem wirklichen und dem gesetzmässigen Betrage des Erneuerungsfonds vorübergehend in die Aktiven zu stellen und durch Amortisation zu Lasten der jährlichen Betriebsrechnung zu tilgen. Der Artikel 13 stellt den Grundsatz auf, und der Artikel 14 spricht dann im speziellen über die Grundsätze, welche für den Amortisationsplan gelten sollen. Ich empfehle Ihnen zunächst den Art. 13 zur Annahme und behalte mir vor, zu Artikel 14 noch einige Bemerkungen zu machen. — Unsere Aenderung ist eine rein redaktionelle, indem wir statt Alinea 3, Alinea 4 zu setzen haben.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 14.

**Speiser,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Diese fiktiven Aktivposten, die sich nun durch die Streichung auf dem Baukonto und die neue Normierung des Erneuerungsfonds ergeben haben, sind nun selbstverständlich zu tilgen und zwar, da dies nicht auf einmal geschehen kann, durch Aufstellung eines Amortisationsplanes, und es sind nun in Art. 14 für die verschiedenen Amortisationen Grundsätze aufgestellt. Die Kursverluste auf den noch laufenden Anleihen sind während der Anleiendauer zu ersetzen. Es ist das selbstverständlich; wir können nicht Kursverluste tilgen, nachdem das Anleihen selbst schon erledigt ist. Nach Artikel 9, Lemma d, von der Baurechnung zu entfernende Subventionen oder Beiträge sind während der Dauer der Konzessionen in gleichmässigen Jahresquoten zu amortisieren, wobei natürlich nicht ausgeschlossen ist, dass eine Bahn in den ersten Jahren viel stärker amortisiert oder sogar gewisse Posten in einem Jahre ganz amortisiert; es ist dieser Grundsatz «in gleichmässigen Jahresquoten» als ein Minimum zu betrachten. Sodann sind die übrigen Posten, insbesondere der fiktive Posten des Erneuerungsfonds, nach den Vorschriften zu amortisieren, welche der Bundesrat aufstellt. Ich mache darauf aufmerksam, dass die Frist in dem Amortisationsplan vom Bundesrat endgültig aufgestellt werden soll, dass sie nicht im Rekurs an das Bundesgericht enthalten ist; wir glauben, dass hier, wo es sich um eine rein rechnermässige Frage handelt, der Bundesrat die endgültige Kompetenz erhalten könne und solle.

**M. Bolla,** rapporteur français de la commission: L'art. 13 que vous venez de voter, établit le principe que:

«Les sommes dues au fonds de renouvellement et visées à l'article 11 alinéa 3, ainsi que tous les postes qui, aux termes de la présente loi, ne peuvent être portés au compte de construction et ne constituent pas un actif réel, figureront provisoirement à l'actif du bilan à titre de sommes à restituer; elles devront être remboursées par des prélèvements sur les recettes annuelles de l'exploitation.»

C'est le conseil fédéral qui, d'après l'art. 14, «sur le vu d'un plan d'amortissement» qui doit être présenté par les entreprises de chemins de fer, «fixe définitivement le délai dans lequel cette opération devra avoir lieu et le montant des annuités».

Il semble qu'on pourrait éliminer le mot «définitivement» dans l'art. 14 comme dans l'art. 12; mais il n'en est rien, car en ce faisant, on reviendrait en arrière du principe posé dans la loi de 1883, qui réserve le droit de recours au tribunal fédéral pour les jugements rendus sur la matière par le conseil fédéral.

Les compagnies elle-mêmes n'en font pas la demande, elles admettent que le conseil fédéral décide définitivement sur le plan d'amortissement.

L'art. 14 pose quelques principes que le conseil fédéral doit suivre, d'abord celui (§ 3 de l'art. 4 de la loi de 1883) que «les pertes de cours sur les emprunts non encore remboursés doivent être couvertes pendant la durée de l'emprunt».

Il statue ensuite que «les dépenses indirectes (art 9, lettre d) doivent être amorties pendant la durée de la concession par annuités égales.»

Nous adoptons une autre rédaction :

«Les subventions et contributions prévues à l'art. 9, lettre d, doivent être amorties pendant la durée de la concession par annuités égales.»

La lettre d doit être substituée à la lettre c, puisque, dans l'art. 9, celle-ci a disparu.

L'article statue enfin que :

«Le conseil fédéral fixera le délai de l'amortissement des autres postes, y compris les versements complémentaires dans le fonds de renouvellement, les pertes de cours sur les actions ou sur les emprunts remboursés ou convertis avant leur échéance.»

Vous savez que l'ancienne loi avait dispensé les entreprises de chemins de fer de procéder à l'amortissement des pertes de cours sur les actions. Nous avons cru plus équitable d'en faire supporter une partie aux possesseurs actuels des actions, plutôt qu'à leurs porteurs au moment de la liquidation: c'est pour cela qu'on a introduit ce principe nouveau de l'amortissement des pertes de *cours des actions*.

**Wunderly:** Ich möchte mir nur die Anfrage an die verehrliche Kommission erlauben, ob sie sich einen Amortisationsplan, der für alle Bahnen gültig ist, denkt. Neben den Hauptbahnen giebt es ja auch kleine Unternehmungen, welche selbstverständlich nicht nach demselben Amortisationsplan wie die Hauptbahnen behandelt werden können, wenn sie nicht schon im Anfang zu Grunde gehen sollen. Und doch sind solche Bahnen ein Bedürfnis. Ich erinnere nur an die Appenzellerbahn, die Toggenburgerbahn u. s. w. Ich glaube daher, man sollte nicht einen systematisch aufgestellten Amortisationsplan zu Grunde legen, sondern man sollte den Amortisationsplan den Bedürfnissen der Bahn anpassen. Ich möchte mir an die Kommission die Anfrage erlauben, was sie sich unter dem Amortisationsplan denkt, ob sie darunter einen feststellten, für alle Bahnen gültigen Amortisationsplan versteht, oder ob sie dem Bunde das Recht zugesteht, den Amortisationsplan den Verhältnissen der Bahn anzupassen.

**M. Ador:** Le dernier alinéa de l'art. 14 comporte une innovation très importante sur la loi de 1883, c'est l'obligation de faire supporter aux compagnies l'amortissement des pertes de cours des actions.

L'honorable rapporteur français, M. Bolla, vient de nous expliquer les motifs pour lesquels la commission a décidé d'introduire cette innovation, conformément aux propositions du conseil fédéral. Il nous a dit qu'il ne paraissait pas juste de faire supporter la perte de cours sur les actions aux propriétaires des actions, à la fin de la concession.

Je voudrais rappeler à cette assemblée que cet article fut longuement discuté en 1883, au conseil des états et au conseil national, et que les deux chambres, au lendemain du vote du c. o., étaient unanimes pour reconnaître que l'art. 656 du c. o. n'imposait pas l'amortissement sur les pertes de cours des actions, attendu que les actions ne constituent pas, comme les obligations, des dettes de la compagnie, elles sont une quote-part du capital social. Il n'est pas normal d'assimiler les pertes de cours sur les actions aux pertes de cours sur les emprunts et les obligations.

J'ai sous les yeux le texte de l'art. 656 du c. o.; on y lit au paragraphe 7:

«Les obligations émises par la société sont portées pour la valeur intégrale à laquelle elles doivent être remboursées. Mais on peut faire figurer à l'actif la différence entre le prix d'émission et le taux du remboursement, en la diminuant chaque année, jusqu'au jour de l'échéance, de la somme nécessaire à l'amortissement.»

C'est absolument compréhensible. Les obligations sont des dettes de la société, il faut par conséquent les amortir.

En revanche, le paragraphe 6 du même article dit:

«Le capital social et les fonds de réserve ou de renouvellement doivent être inscrits au passif.»

Cette question a été très discutée en 1883; les deux conseils avaient reconnu qu'il n'était pas nécessaire d'exiger l'amortissement des pertes de cours sur les actions. Je me permets de répéter, en passant, ce qui a été dit dans l'autre conseil, c'est que pas un chemin de fer ne se serait créé en Suisse s'il n'y avait pas eu à subir des pertes de cours sur les actions; les compagnies de chemins de fer n'auraient pas trouvé des capitaux en suffisance à l'origine, s'il avait fallu émettre dès l'abord tous les titres au pair.

Est-il juste de faire supporter aux compagnies, contrairement à la loi de 1883 et à l'art. 656 du c. o., sur lequel on s'est appuyé hier, l'amortissement sur les bâtiments? Est-il nécessaire de dire dans cet art. 14 que «le conseil fédéral, sur le vu d'un plan d'amortissement, fixera le délai de l'amortissement, des autres postes, y compris les versements complémentaires dans le fonds de renouvellement, les pertes de cours sur les actions . . . »?

J'aimerais avoir des détails complémentaires à ce sujet. On s'est borné à rappeler très sommairement ce que disait le message, et j'avoue qu'il ne me paraît pas juste d'introduire dans la loi un principe qui n'existe pas dans le c. o.

**Bundesrat Zemp:** Ich möchte Herrn Wunderly auf seine Anfrage Auskunft erteilen. Es ist ver-

standen, dass, wenn nach Inkrafttreten des Gesetzes neue Amortisationspläne vereinbart werden müssen, mit jeder Gesellschaft für sich ein Abkommen getroffen werden muss. Nicht alle Gesellschaften sind gleich zu behandeln. Es werden kürzere oder längere Perioden, innert welchen die Amortisation durchgeführt werden muss, festgestellt werden; auch die Quotisierung wird eine verschiedene sein. Namentlich — das möchte ich hervorheben — mit den Sekundärbahnen, welche mit geringen Mitteln versehen und vornehmlich im Beginn ihres Betriebes mit Betriebsfonds sehr spärlich ausgerüstet sind, wird man etwas grössere Rücksicht haben müssen, als mit grössern Gesellschaften, die in reichem Masse über Mittel disponieren. Ich glaube, wir werden beim Schlussartikel dieses Gesetzes diese Frage wieder aufgreifen und wir geben unsererseits für die Vertreter der Sekundärbahnen die formelle Erklärung ab, dass es die Absicht des Bundesrates ist, bei der Festsetzung der Amortisationen die besondern Verhältnisse der Sekundärbahnen auch in richtiger Weise zu würdigen. Ein allgemeiner Amortisationsplan für alle Bahnen lässt sich gar nicht konstruieren, oder dann würde man die grössten Unbilligkeiten begehen.

**Wunderly:** Ich erkläre mich durch die Auskunft des verehrten Herrn Departementschefs vollständig befriedigt.

**Speiser,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Herrn Ador in Bezug auf die Amortisation der Kursverluste auf Aktien bemerken, dass dieser Gedanke im Jahre 1883 allerdings aufgegeben worden ist. Wenn man im neuen Gesetze von 1896 auf diese Frage zurückkommt und verlangt, dass die Kursverluste auf Aktien amortisiert werden, so thut man es auf Grund der Erwägung, dass es im Interesse der Eisenbahngesellschaften durchaus wünschbar sei, dass das verlorene Aktienkapital hergestellt und die Liquidation dieses Punktes nicht auf einen Moment, wo die Gesellschaft aufgelöst wird, verschoben werde. Es handelt sich in der That um 7 Millionen Franken, welche bei der S. C. B., N. O. B., G. B. und V. S. B. noch als Defizit gegenüber dem Bestand des ganzen Kapitals dastehen, deshalb hat der Bundesrat und auch der Ständerat geglaubt, es sei in dem vorliegenden Gesetze diese Amortisation zu verlangen.

**M. le Président:** M. Ador fait-il une proposition?

**M. Ador:** Je propose de supprimer les mots «sur les actions ou» au dernier alinéa.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit 55 gegen 20 Stimmen wird der Antrag des Hrn. Ador abgelehnt und der Fassung der Kommission zugestimmt.

(La rédaction de la commission l'emporte par 55

voix contre 20 pour la proposition de M. Ador qui est rejetée.)

Art. 15.

**Speiser,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Artikel 15 ist vom Ständerat gestrichen worden, in der Erwägung, dass es sich um einen Punkt handle, der mit dem Rechnungswesen zunächst nichts zu thun habe. Es ist eine Frage über die Behandlung gewisser Posten im Zeitpunkte des Rückkaufes. Ich glaube, es sei nicht nötig, diese Frage jetzt zu erledigen und stimme deshalb der Streichung des Ständerates zu.

Gestrichen. — (*Biffé.*)

Art. 16.

**Speiser,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Art. 16—20 behandeln das Verfahren, welches bei der Prüfung der Rechnungen der Eisenbahnen dem neuen Gesetz entsprechend zu beobachten sei.

Der Art. 16 stellt zunächst den selbstverständlichen Grundsatz auf, dass der Bundesrat diese Rechnungen zu prüfen habe und dass ihm das Recht zustehe, von der gesamten Geschäftsführung der Bahnunternehmungen Einsicht zu nehmen.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 17.

**Speiser,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 17 stellt das Verfahren fest, welches einzuhalten ist, wenn der Bundesrat in Bezug auf eine Rechnung eine Ausstellung, mit der die Bahngesellschaft nicht einverstanden ist, zu machen hat. Wir haben schon davon gesprochen. Das Verfahren ist das, dass der Bundesrat seine Verfügungen trifft und den Bahnen sodann das Recht zusteht, innert 30 Tagen an das Bundesgericht zu rekurrieren, sodass also die Bahngesellschaft und nicht der Bundesrat der rekurrierende Teil ist. Das scheint nun bei diesen Verfügungen, welche sich auf die Auslegung eines Gesetzes beziehen, das richtige zu sein. Das Verfahren soll das der staatsrechtlichen Streitigkeiten sein. Ausgenommen von dem Rekursrecht ist der in Art. 14 vorgesehene Fall, die Feststellung des Amortisationsplanes. Die übrigen Verfügungen des Bundesrates unterliegen diesem Rekursverfahren.

**M. Bolla,** rapporteur français de la commission: L'art. 17 règle la procédure à suivre pour prendre les mesures, qui sont dans l'attribution du conseil fédéral.

La disposition de l'art. 5, 2<sup>e</sup> § de l'ancienne loi portait que

« Si le conseil fédéral estime que le bilan n'est pas conforme aux prescriptions de la loi, et si la

compagnie n'admet pas les modifications réclamées par le conseil fédéral ou se refuse à reconnaître les mesures ordonnées par lui en application de l'art. 4 de la loi, celui-ci peut, dans le délai de 30 jours dès la communication de la décision de l'assemblée générale, porter le différend devant le tribunal fédéral, qui statuera définitivement.»

Le conseil fédéral devrait donc se porter lui-même demandeur, dénoncer le litige devant le tribunal fédéral.

On a trouvé que cette disposition n'était pas de nature à respecter le véritable rôle qui incombe à une autorité de vigilance et de contrôle. Le conseil fédéral prend des mesures, il ordonne, ce n'est pas une partie qui traite de pair à pair avec une compagnie de chemin de fer.

Il y avait aussi une autre raison pour adopter cette solution, c'était la difficulté qu'avait le conseil fédéral de se préparer à supporter le fardeau de la preuve à établir. Il était difficile, dans les 30 jours accordés, de recueillir les renseignements nécessaires. Le conseil fédéral avait en outre proposé que les frais occasionnés par des expertises spéciales fussent mis, en tous cas, à la charge des entreprises de chemins de fer. Cette proposition n'a pas été acceptée par le conseil des états. Votre commission a aussi estimé que cette disposition ne pouvait être maintenue. Si quelqu'un plaide et gagne son procès, il serait injuste de lui faire supporter les frais du procès. Cette disposition aurait rendu impossible, pour les petites compagnies, un recours au tribunal fédéral.

Nous avons donc cru nécessaire d'éliminer ce principe contraire à la notion du droit, et d'accepter la décision du conseil des états :

«Le tribunal fédéral tranche la question de savoir laquelle des parties doit supporter les frais nécessités par des expertises.»

Peut-être cette disposition est-elle inutile, parce que d'après la loi sur l'organisation judiciaire, si le tribunal fédéral, dans la procédure de droit public, n'adjudge pas d'indemnités aux parties, il juge la question des frais dans laquelle est compris tout ce qui concerne les expertises.

Avec les art. 221 et 214 de la loi sur l'organisation judiciaire la disposition adoptée par le conseil des états peut sembler inutile; elle peut se justifier par le vieil adage: «Quod abundat non nocet.»

Angenommen nach Antrag der Kommission.  
(Adopté d'après la proposition de la commission.)

---

Art. 18.

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 18, welcher bestimmt, dass die Auszahlung von Dividenden erst nach Genehmigung der Rechnungen und der Bilanz durch den Bundesrat erfolgen kann, entspricht dem bisherigen Gesetz. Nur ist in einer Beziehung eine Milderung eingetreten. Nach dem alten Gesetz hätte die Auszahlung der Dividenden an die Aktionäre eigentlich erst dann geschehen können, nachdem das Bundesgericht über die Streitpunkte, die sich in bezug auf die Bilanz ergaben, entschieden hatte. Es hätte das zu

einer sehr wesentlichen Verschiebung der Auszahlung der Dividenden führen können. Allein in der Praxis hat es sich so gemacht, dass man die Dividenden doch ausbezahlt, und es lag keine Gefahr vor, weil ja die streitigen Posten in der Regel einen sehr kleinen Teil der Dividenden ausmachen und meist vom Gewinnvortrag gedeckt werden können. Es ist hier nun ausdrücklich gesagt, dass die Auszahlung der Dividenden erfolgen kann, auch wenn Streitfragen entstehen, sofern der betreffende Betrag in Reserve gestellt wird.

Angenommen. — (Adopté.)

---

Art. 19.

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 19 fixiert die Rechte, welche dem Bundesrat im Falle, dass die Bahnverwaltungen die vorgeschriebenen Rechnungen, Bilanzen und sonstigen Ausweise innert der gehörigen Frist nicht abliefern, zustehen.

Im ersten Absatz ist gesagt, dass der Bundesrat in solchem Falle das Recht hat, selber die nötigen Erhebungen auf Kosten der Bahnverwaltungen vornehmen zu lassen. Ferner hat er nach dem zweiten Absatz das Recht, die fehlbaren Verwaltungen mit einer Geldbusse bis auf 10,000 Franken zu belasten. Immerhin kommt die Beurteilung der Busse dem Bundesstrafgericht zu und die Busse kann nicht vom Bundesrat ausgesprochen werden. Endlich bleibt im Falle dauernder Renitenz der Bahnverwaltungen die Strafbestimmung, die in Art. 28 des Eisenbahngesetzes von 1872 enthalten ist, vorbehalten. Es ist das die Verwirkung der Konzession. Diese kann übrigens nur von der Bundesversammlung ausgesprochen werden, und es wäre dann Sache des Bundesrates, die bezüglichen Anträge an die Bundesversammlung zu richten.

**M. Bolla**, rapporteur français de la commission: L'art. 19 a trait à la sanction pour le cas de résistance de la part de compagnies aux ordres du conseil fédéral.

J'ai déjà fait remarquer que les peines prévues par cet article sont passablement sévères:

« En cas de retard apporté par une administration de chemin de fer à présenter les comptes, bilans et autres justifications qui lui ont été légitimement réclamées, le conseil fédéral peut faire procéder, aux frais du chemin de fer, aux enquêtes et recherches nécessaires. »

Et plus loin:

« L'administration en faute peut en outre être condamnée à une amende de 10,000 fr. au plus.

La justice pénale fédérale prononce l'amende. »

« Est réservée, en outre, l'application de la procédure prévue à l'art. 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer. » Cette disposition prévoit la déchéance de la concession prononcée par l'autorité fédérale et la vente aux enchères de la ligne.

Ce sont là des dispositions sérieuses, mais elles étaient nécessaires si l'on voulait empêcher que cette loi ne fût une « *lex imperfecta* », une loi sans action.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 20.

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 20 stellt die Fristen auf, welche den Bahnen für die Ausweise über den konzessionsmässigen Reinertrag und das Anlagekapital gestellt werden müssen. Es ist im Entwurfe des Bundesrates gesagt, dass die Nachweise über die Jahre 1888 bis 1894 bis Ende 1896 geleistet werden müssen. Diese Frist ist deshalb notwendig, damit der Bundesrat sich rechtzeitig vor dem Eintritt des Rückkaufstermins über die finanzielle Sachlage orientieren kann. Ihre Kommission verlangt die Ausweise über die Jahre 1888 bis 1895. Für die folgenden Jahre sind die Ausweise mit den Jahresrechnungen und Bilanzen einzureichen. Der Bundesrat ist berechtigt, die Prüfung und Genehmigung der Rechnungen und Bilanzen, welche ohne diese Ausweise eingereicht werden, bis nach stattgefundener Ergänzung der Vorlagen zu verweigern und jede Dividendenzahlung zu untersagen. Das ist allerdings eine sehr scharfe Massregel, sie rechtfertigt sich aber durch die Notwendigkeit, dass die Bundesbehörden als Rückkäufer über die in Betracht kommenden Faktoren orientiert sind. Es werden übrigens diese Ausweise von allen Bahnen geleistet werden können, ausser — wie aus einer erst jetzt uns zugegangenen Eingabe hervorgeht — bei der Nordostbahn. Diese erklärt sich in ihrer neuesten Eingabe sozusagen ausser stande, in so kurzer Frist, bis zum Ablauf dieses Jahres, die Ausweise zu leisten, und wünscht zum allermindesten zwei Jahre zur Verfügung zu haben.

Die Kommission ist nicht in der Lage, Ihnen zu beantragen, Sie möchten dem Begehren der Nordostbahn entsprechen, das dahin geht, entweder im Gesetz die Frist zu verlängern oder wenigstens dem Bundesrat das Recht zu geben, die gesetzlich festgesetzte Frist zu verlängern. Die Sache ist die, dass der Bundesrat mit der Nordostbahn seit 1888 in Unterhandlung ist über die Aufstellung der nötigen Ausweise für die einzelnen Linien oder für eine gesamte Aufstellung, nachdem die Nordostbahn sich bereit erklärt hat, die sämtlichen Linien zu einem Rückkaufsobjekt zusammenzulegen. Allein diese Unterhandlungen haben nicht zu einem Ergebnis geführt, und die Kommission ist der Ansicht, es habe sich die Nordostbahn die Schwierigkeit, alle diese Ausweise zu liefern, selber zuzuschreiben, da sie nicht rechtzeitig vorgesorgt hat, um die Ausweise, die sie ja schon nach den Konzessionen — allerdings nicht gerade in der Art, wie sie jetzt verlangt werden — zu leisten verpflichtet ist, beibringen zu können.

Ich beantrage deshalb Annahme des Art. 20, wie er in der Redaktion der nationalrätlichen Kommission, die nur eine etwas präzisere, detailliertere ist als diejenige des Bundesrates, vorliegt.

**M. Bolla**, rapporteur français de la commission: L'art. 20 établit que: « Pour les lignes qui, en vertu des conditions de rachat fixées par les concessions ou en vertu de convention, peuvent être acquises par la Confédération en 1903, il sera présenté au conseil fédéral, à la fin de 1896 au plus tard, la justification du produit net calculé conformément aux clauses des concessions et des dépenses de premier établissement pour les années 1888 à 1894. Pour les années 1895 à 1897, ces justifications seront jointes aux comptes et bilans annuels. Le conseil fédéral fixera pour les autres termes de rachat le délai de présentation des justifications à établir suivant les concessions. »

Il s'agissait de fixer un terme suffisamment rapproché pour que le conseil fédéral ait le temps de voir clair dans la question, avant le 1<sup>er</sup> mai 1898, échéance du prochain terme de rachat, pour pouvoir formuler ses propositions en temps utile.

Le conseil des états avait fixé ce délai à la fin de l'année courante de 1896 pour tout ce qui concerne les années 1888 à 1894.

La commission du conseil national vous propose de comprendre également l'année 1895, de dire 1888 à 1895.

Ayant hésité à me ranger à la proposition de la commission, je me suis permis de demander quelques explications à M. le chef du département des chemins de fer, pour savoir si cette obligation était possible, car il me semblait inutile de l'imposer aux compagnies, si elles ne pouvaient y faire face — à l'impossible nul n'est tenu —; on m'a répondu que s'il y avait des compagnies qui éprouvaient certaines difficultés à présenter leur justification pour l'époque fixée, c'était parce qu'elles n'avaient pas voulu se prêter en temps utile aux arrangements proposés par le conseil fédéral.

Nous nous sommes contenté de cette explication et nous vous proposons d'adopter le texte du conseil des états.

Quant au reste de l'article, il ne comprend que des modifications de rédaction et des dispositions qui précisent le sens de l'obligation imposée aux compagnies pour les années à venir.

Angenommen nach Antrag der Kommission.

(Adopté d'après la proposition de la commission.)

**M. le Président**: M. le rapporteur demande si personne ne trouve d'inconvénient à ce que l'ordre des articles soit interverti dans la discussion, en prenant maintenant l'art. 22. S'il n'y a pas d'opposition, il en sera fait ainsi, et l'art. 21 viendra en discussion après l'art. 22.

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Es handelt sich nun um diejenigen Artikel, welche die Ermittlung des Rückkaufswertes und die Ersetzung der Schiedsgerichte durch das Bundesgericht betreffen. Von diesen Artikeln ist der Artikel 22 der entscheidende, und ich möchte deshalb den Antrag stellen, dass dieser Artikel zuerst behandelt würde.

Zustimmung. — (D'accord.)

**Art. 22.**

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte zunächst eine Redaktionsfrage bereinigen. Die Mehrheit Ihrer Kommission ist im Gegensatz zum Ständerat der Ansicht, es sei der Art. 22 in der bundesrätlichen Fassung anzunehmen. Dagegen wünscht sie im Einverständnis mit dem Eisenbahndepartement zwei Aenderungen bezw. Ergänzungen vorzunehmen, die ich Ihnen, weil im Drucke die Sache nicht klar genug herausgekommen ist, erklären will. Angenommen, es werden die Entscheidungen in der Rückkaufsfrage dem Bundesgericht überwiesen, so schlägt der Bundesrat vor, das civilrechtliche Verfahren eintreten zu lassen, das im Abschnitt II des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege enthalten ist. Es scheint aber richtiger zu sein, hier etwas genauer zu definieren, indem das Gesetz über die Bundesrechtspflege in Abschnitt II vom Bundesgericht als Appellations- und Kassationsinstanz sowohl wie als einzige Gerichtsinstanz spricht. Die Stellung des Bundesgerichtes als einzige Instanz ist in Ziffer 1 des Abschnittes II enthalten und wir wünschen eventuell, nach Abschnitt II «Ziffer 1» einzuschalten. Im Fernern schien es der Mehrheit Ihrer Kommission wünschbar, auch die Rolle gleich zu fixieren, welche die beiden Parteien — Bund und Bahnen — einzunehmen haben. Die Mehrheit Ihrer Kommission hält es für richtig, dass in den Rückkaufsprozessen die Eisenbahnen als Kläger aufzutreten haben. Demnach wäre der zweite Satz des ersten Alineas des Art. 22 folgendermassen zu fassen: «Für die dahierigen Streitigkeiten gilt das in Abschnitt II, Ziffer 1, des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vorgeschriebene Verfahren, wonach das Bundesgericht als einzige Instanz urteilt; in diesem Verfahren hat die Bahnunternehmung die Klägerrolle zu übernehmen.» Eine fernere Ergänzung zur bundesrätlichen Fassung findet sich dann noch am Schlusse. Es heisst im zweiten Absatz des Art. 22 des bundesrätlichen Entwurfes: «Die Bestimmungen in den Konzessionen, handelnd von der Aufstellung von Schiedsgerichten zur Festsetzung der Rückkaufsentschädigungen und Entscheidung anderer Streitfragen, werden aufgehoben.» Es ist darauf aufmerksam gemacht worden, dass in den Konzessionen Schiedsgerichte nicht nur für die Rückkaufsfrage vorgesehen sind, sondern auch für andere Fragen, die mehr privatrechtlicher Natur sind und mit dem Rückkauf nichts zu thun haben. Es schien daher der Mehrheit Ihrer Kommission wünschbar, dass man das präzisieren und den zweiten Satz folgendermassen fasse: «Die Bestimmungen in den Konzessionen, handelnd von der Aufstellung von Schiedsgerichten zur Festsetzung der Rückkaufsentschädigungen und Entscheidung anderer mit dem Rückkauf in Beziehung stehender Streitfragen, werden aufgehoben.»

Ich glaube, Sie können diese Redaktion ohne weiteres annehmen und gehe nun zur Besprechung der Hauptfrage über, nämlich zu der Frage, ob die Bestimmungen der Konzessionen, wonach Schiedsgerichte zu entscheiden haben, aufzuheben seien und ob an Stelle der Schiedsgerichte das Bundesgericht treten soll. Die Bestimmung des bundesrätlichen Entwurfes, welche diese Frage bejaht, ist, wie Sie wissen, vom Ständerate nach langer Dis-

kussion gestrichen worden, während die Mehrheit Ihrer Kommission sich für die Aufnahme dieser Bestimmung ausspricht. Die Minderheit, zu der der Sprechende gehört, will sich dagegen dem Ständerat anschliessen.

Die Gründe, welche den Bundesrat und die Mehrheit Ihrer Kommission zu der Beseitigung der Schiedsgerichte und zu ihrer Ersetzung durch das Bundesgericht führen, sind — ich bitte Sie um Entschuldigung, wenn ich sie nur kurz anführe; ich denke, dass Mitglieder der Mehrheit ihre Gründe besser als ich entwickeln werden — dass der gegenwärtige Zustand ein konfuser sei. Bis zum Jahre 1873 hat man in den Konzessionen immer Schiedsgerichte vorgesehen. Seit 1873 ist in der Regel das Bundesgericht an ihre Stelle getreten. Nun haben wir gewisse Eisenbahnen, welche zum Teil Konzessionen aus der Zeit vor 1873, zum Teil aus der Zeit nach 1873 besitzen. Andererseits ist natürlich der Entscheid der Frage nicht einem einzigen Schiedsgerichte überlassen, sondern es wird, wenn es zum Rückkauf kommt, für jede Linie ein besonderes Schiedsgericht aufgestellt. Nun ist nicht ausgeschlossen, dass zunächst das Bundesgericht in den Fällen, wo es jetzt schon konzessionsmässige Instanz ist, die Streitfragen in der und der Weise entscheidet, dass dann in andern Fällen Schiedsgerichte ernannt werden müssen, von denen das eine so — vielleicht anders als das Bundesgericht — und ein zweites wieder anders entscheidet. Der Bundesrat sagt nun: Das ist ein Zustand, den wir nicht anerkennen können; es ist eine Beunruhigung der Rechtsprechung überhaupt, wenn wir so verschiedene Entscheide über die gleichen Fragen bekommen; es ist durchaus nicht wünschenswert, dass die Eisenbahnen nach verschiedenen Rechtsgrundsätzen zurückgekauft werden. Um diesen Fatalitäten zu entgehen, kommt der Bundesrat und die Mehrheit Ihrer Kommission zu dem Radikalmittel, die Bestimmungen der Konzessionen über die Schiedsgerichte aufzuheben und übera! das Bundesgericht an die Stelle der letztern zu setzen. Der Bundesrat giebt allerdings zu, dass damit ein Eingriff in die Konzessionen geschehe, er sagt aber, es handle sich hier nicht um einen vermögensrechtlichen Eingriff in die Eisenbahngesellschaften. Man könne zugeben, dass Eingriffe in die Konzessionen, sofern sie Vermögensnachteile für die Bahnen zur Folge haben, durch Entschädigungen beglichen werden müssen, aber es handle sich im vorliegenden Falle nicht um einen vermögensrechtlichen Eingriff. Deshalb seien wir befugt, diese Bestimmungen aufzuheben. Es kann keine Eisenbahn sagen, wie viel sie dadurch verliert, dass die Rückkaufsstreitigkeiten nicht vom Schiedsgericht, sondern vom Bundesgericht entschieden werde und das — sagt der Bundesrat und Ihre Kommissionsmehrheit — berechtigt uns, die Schiedsgerichtsklausel durch die Bundesgerichtsklausel zu ersetzen. Und man sagt weiter, dass, wenn man sich in die Zeit, da die Konzessionen erteilt wurden, zurückversetzte, ohne Zweifel, wenn damals das Bundesgericht schon so organisiert gewesen wäre, wie heute, man von vorneherein die Rückkaufsstreitigkeiten dem Entscheid des Bundesgerichtes unterstellt haben würde. Die Schiedsgerichte seien nur deshalb festgesetzt worden, weil das Bundesgericht damals noch nicht so organisiert gewesen sei, wie heute.

Das sind die wesentlichen Gründe — wie ich sie aufgefasst habe —, welche den Bundesrat und die Mehrheit Ihrer Kommission dazu führen, hier die Bestimmungen der Konzessionen aufzuheben und das Bundesgericht an die Stelle des Schiedsgerichtes zu setzen.

Nachdem ich Ihnen diese Gründe, so gut ich es konnte, auseinandergesetzt, bin ich nun in der Lage, als einzig deutschsprechendes Mitglied der Minderheit der Kommission, Ihnen die Gründe auseinanderzusetzen, aus welchen die Minderheit mit dem Standpunkt der Mehrheit nicht einverstanden ist, und aus welchen ich mich nicht entschliessen kann, diesen Eingriff in die Konzessionen zu machen.

Ich gebe vollständig zu, dass es vom praktischen Standpunkt aus erwünscht wäre, wenn die gesamte Rückkaufsforderung für alle Eisenbahnen der einheitlichen Rechtsprechung des Bundesgerichtes unterstellt würde und wenn der Bundesrat sich mit den Eisenbahngesellschaften ins Einvernehmen gesetzt und sich mit ihnen dahin verständigt hätte, dass sie auf diese Bestimmungen der Konzessionen verzichten und sich dem Bundesgericht unterwerfen. Ich glaube aber, der Bundesrat hat solche Schritte gar nicht versucht. Ich gebe zu: wenn man dieses Ziel durch Vereinbarung hätte erreichen können, so hätten wir Veranlassung gehabt, diese Vereinbarung zu begrüssen, obschon mir eigentlich die Eventualität grosser Prozesse über die Rückkaufsumme keine sehr nahe zu sein scheint. Ich kann mir nicht denken, dass der Bund oder die Eisenbahnen ein Interesse haben, in diesen Fragen es zum Prozesse kommen zu lassen und dass es nicht nötig wäre, sich zu verständigen. Wenn man sagt: dieses Ziel, das wir anstreben, ist ein so wünschenswertes, dass wir nicht scheuen, Konzessionsbestimmungen aufzuheben und in die Konzessionen, die wir erteilt haben, einzugreifen, so sage ich: dieses Mittel ist mir zu teuer und zu diesem Mittel kann ich nicht greifen, weil ich mich nicht getraue, Bestimmungen von Konzessionen einseitig aufzuheben.

Das ist nun ja allerdings eine Streitfrage, ich gebe es zu. Seit man gefunden hat, dass die Konzessionsbestimmungen für den Bund nachteilig seien, hat man immer einen Weg gesucht, um sie, soweit sie im Wege stehen, zu beseitigen. Allein ich für mich habe diesen Weg noch nie gefunden. Ich habe auch nie einen Satz aufstellen oder billigen können, welcher sagt: Wir, Bund, geben die Konzession, wenn wir aber durch sie belästigt sind, so heben wir die Bestimmungen, die uns genieren, wieder auf. Es ist nun allerdings richtig bemerkt worden, dass in den preussischen Konzessionen in den 30er und 40er Jahren gesagt worden sei: Ihr habt die Konzession, aber wir, König, behalten uns vor, diese Konzession jederzeit zu mehren oder zu mindern unter dem Vorbehalt, dass, wenn vermögensrechtliche Schädigungen erfolgen, wir denselben gebührend Rechnung tragen. Diese Klausel ist den preussischen Konzessionen beigelegt. Es ist klar gesagt, dass die Konzessionen jederzeit widerruflich sind. Aber eine solche Klausel findet sich nicht in den Konzessionen, welche der Bund erteilt hat. Da ist ein solches Reservatrecht des Bundes nicht ausgesprochen, und wir haben auch seit 1873, da wir angefangen haben, uns über die schwere Last der Konzessionen zu beklagen, nie eine solche Klausel beigelegt, in der richtigen Voraussetzung, dass, wenn wir die Kon-

zessionen erteilen, aber uns vorbehalten würden sie wieder zurückzuziehen, die Eisenbahngesellschaften nicht auf einen ruhigen Standpunkt kämen, auf dem sie sich in ihr Unternehmen hineinwagen dürften. Ich glaube nicht, dass es ein Zufall ist, wenn wir in der Schweiz anders verfahren, als in Preussen verfahren wurde, sondern ich glaube, wir haben hiebei aus einem ganz bewussten Grunde so gehandelt. Wir können uns sehr wohl denken, dass der König sagt: ich habe Souveränitätsrechte und die lasse ich mir nicht beschränken. In unserem Lande dagegen war man, namentlich zur Zeit, da die Konzessionen erteilt wurden, nicht der Ansicht, dass die Souveränität des Staates eine unbeschränkte sei, sondern man hielt dafür, dass man individuelle Rechte auch auf Kosten einer gewissen Einschränkung der Staatsgewalt erteilen könne. Von diesem Standpunkt aus sagte man: Wenn wir die Eisenbahnunternehmen ihre Bahnen machen lassen wollen, so müssen sie durch Konzessionen gesichert sein, und wir wollen nicht, dass die Staatsgewalt Eingriffe in die individuellen Rechte der freien Unternehmen machen und die Konzessionen wieder zurücknehmen kann.

Das ist meine Ansicht von der Sache und nun müssen wir ja vor allem zugeben, dass diejenigen Bestimmungen der Konzessionen, welche den Rückkauf normieren, Bestimmungen sind, die für die Gesellschaften von vermögensrechtlichem Interesse sind. Denn diese Rückkaufbestimmungen sind ja das, was den Eisenbahngesellschaften überhaupt den Mut giebt, sich in die Sache einzulassen. Wir haben wenigstens noch bis 1883 anerkannt, dass diese Rückkaufbestimmungen nicht durch die Bundesgewalt einseitig geändert werden können. Ich kann Ihnen dafür einen Zeugen nennen, der Ihnen wohlbekannt ist und der niemals im Rufe stand, dass er die individualistischen Rechte zu subtil gegenüber den Staatsrechten verteidige. Es ist das Herr Dr. Simon Kaiser, der Berichterstatter der nationalrätlichen Kommission für das Rechnungsgesetz von 1883. In diesem Rechnungsgesetz sind ausdrücklich die Bestimmungen der Konzessionen über die schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten im Falle des Rückkaufs gewahrt worden.

Herr Dr. Simon Kaiser motiviert in seinem schriftlichen Berichte diesen Vorbehalt folgendermassen:

«Eine Bestimmung von grundsätzlicher Wichtigkeit ist in Art. 6 niedergelegt. Es ist der Vorbehalt, dass das gegenwärtige Gesetz den Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf in keinerlei Weise Eintrag thun solle. Darüber konnte eigentlich kein Zweifel bestehen. Wenn etwas in den Konzessionen als bilaterale Vertragsbestimmungen angesehen werden kann, so sind es die Bestimmungen über den Rückkauf und die Ausmittlung der Rückkaufssumme. Es konnte nicht zulässig erklärt werden, dass der eine der Faktoren, der das Recht der Gesetzgebung hat, diese benutze, um sich einseitig Vorteile zu verschaffen.» Diese deutliche Erklärung des Dr. Simon Kaiser von 1883 scheint mir auch jetzt noch massgebend zu sein. Ich glaube auch jetzt noch nicht, dass der Staat, der eine der Faktoren im Rückkauf, sein Gesetzgebungsrecht dazu brauchen könne, an diesen Rückkaufbestimmungen irgend etwas zu ändern, sondern es kann das nur durch Vereinbarungen geschehen.

Nun sagt man — ich habe das schon angedeutet und der Bundesrat sagt es schon — es handle sich hier nicht um Vermögensrechte, bei dieser Frage, wer zu richten habe, ob Schiedsgericht oder Bundesgericht, kämen ja keine Summen in Betracht; das Bundesgericht sei eine andere Instanz, aber es sei die höchste Instanz des Landes und es habe niemand das Recht, zu behaupten, dass das Bundesgericht weniger richtig und gerecht für die Bahnen entscheiden werde als eben ein Schiedsgericht und der Gedanke der Bahnen, dass sie bei einem Schiedsgerichte besser wegkommen, weil dasselbe es weniger genau nehme, sei ein Gedanke, der sich nicht halten lasse. Ich bin nun mit dem Bundesrate darin nicht einverstanden, dass behauptet wird, es handle sich hier nicht um Vermögensrechte. Ich gebe vollständig zu und habe es schon zugegeben, dass man nicht sagen kann: die Einziehung der schiedsgerichtlichen Kompetenz und ihre Ersetzung durch das Bundesgericht ist für die Centralbahn, Nordostbahn und Gotthardbahn so und so viel hunderttausend Franken wert. Aber zu behaupten, dass es kein Vermögensrecht sei, wenn mir zugesagt wird, dass ich mich als Partei bei der Bestellung des Gerichtes, das über meine Ansprüche zu entscheiden hat, beteiligen kann, dadurch, dass ich einen Schiedsrichter und indirekt auch den Obmann bezeichne, das scheint mir ausserordentlich weitgehend und ich glaube, die Thatsachen sprechen auch dagegen. Warum kommen diese Schiedsgerichtsklauseln vor? Etwa desswegen, weil man den Gerichten im allgemeinen nicht traut? Gewiss nicht, sondern desswegen, weil die Parteien Wert darauf legen, dass sie bei Bestellung des Gerichtes mitwirken können, um damit die Garantien zu haben, dass ihre Interessen besser gewürdigt, manchmal auch besser verstanden werden. Nun zu sagen, das ist kein Vermögensrecht, scheint mir zu weit gegangen.

Es sind allerdings keine *messbaren* Vermögensrechte, es sind aber doch ausserordentlich grosse Vermögensrechte. Wir haben ja gegenwärtig diese Bewegung in allen möglichen Ständen, dass sie nicht mehr vor den ordentlichen Richter wollen, sondern vor einen speziell technischen Richter; wir haben in den meisten Kantonen die Gewerbegerichte, und wir haben gesehen, dass die Herren Eisenbahner oder Eisenbahnler Schiedsgerichte verlangt haben, nicht weil sie den gewöhnlichen Gerichten misstrauen, sondern weil sie Gerichte wollen, welche von Sachverständigen besetzt sind, von Leuten, die ihre Verhältnisse speziell kennen. Wollen Sie nun sagen: das verlangen diese Arbeiter nicht wegen Vermögensrechten, es sei ihnen ganz gleichgültig, ob sie mehr oder weniger Franken erhalten, es komme ihnen nicht auf die Franken an, sondern nur auf die idealen Zwecke. Das wird doch niemand behaupten! Vielmehr werden sie sagen: Es ist für die Beurteilung meines Vertrages, für meine Vermögensrechte günstiger, wenn ich einem speziellen Gerichte unterstellt bin, einem Gerichte, das ich zum Teil selber besetze. So liegt es nun meiner Ansicht nach vollständig gleich bei den Eisenbahnen; diese müssen auch sagen: Es handelt sich hier um so speziell technische Fragen, Fragen, für welche der gewöhnliche oder auch der aussergewöhnliche Jurist kein genügendes Verständnis hat, weil er nicht die genügende Erfahrung hat, wo ich

darauf halten muss, dass meine speziellen Ansichten im Gerichte selber Ausdruck finden, nicht in der Form eines Anwaltes, sondern in Gestalt eines Richters, der unsere Verhältnisse ganz speziell kennt. Das ist das Interesse der Eisenbahnen an diesen Schiedsgerichten und das sind doch offenbar Vermögensinteressen. Wenn man nun sagt, das ist ein Vermögensinteresse, das inkommensurabel ist, so sage ich: Gut; aber daraus, dass es sich nicht in Franken übersetzen lässt, folgere ich nicht, dass man diese Bestimmung der Konzessionen beseitigen kann, sondern dass man sie *nicht* beseitigen kann. Wenn sie nicht einmal mit Geld zu entschädigen ist, so folgt daraus nicht, dass sie beseitigt, sondern dass sie *nicht* beseitigt werden kann. Das ist meine Ansicht und da muss ich noch auf etwas aufmerksam machen. Es ist eine etwas fatale Sache, scheint mir, dass die Centralbahn wenigstens ihre Schiedsgerichte nicht nur in Konzessionen zugesichert erhalten hat, sondern dass der Bundesrat selber im Jahre 1890 und die Bundesversammlung 1893 noch einmal diese schiedsgerichtliche Feststellung der Rückkaufsumme zugesagt hat. In dem Vertrage, den die Centralbahn im Gegensatz zur Nordostbahn über die Zusammenlegung der Konzessionen mit dem Bunde geschlossen hat, lautet der Artikel 6: «Sollten über die an die Centralbahngesellschaft zu leistende Rückkaufsumme, sowie über einen etwaigen Abzug an derselben Streitigkeiten entstehen, so entscheidet darüber das in den Konzessionen für das ursprüngliche Stammnetz der Centralbahn vorgesehene Schiedsgericht nach Massgabe jener Konzessionen bezw. der gegenwärtigen Uebereinkunft.» Das ist unterschrieben vom Bundespräsidenten und den Präsidenten des Nationalrates und Ständerates. Ich weiss nun wohl, was man mir dagegen sagt; man sagt: Das ist gar keine Vereinbarung; jedenfalls war das nicht die Hauptsache, sondern die Hauptsache war, dass man überhaupt diese Linien zusammenlegt, dass Centralbahn und Bund einverstanden waren, aus den verschiedenen Netzen der Centralbahn ein einheitliches Rückkaufobjekt zu machen, das andere ist Nebensache und das Ganze ist nicht eine Vereinbarung, sondern ein hoheitlicher Akt. Wenn das ein einseitiger hoheitlicher Akt ist, so ist es immerhin fatal, dass man ihn in die Form eines Vertrages gekleidet hat in dem Momente, wo wir darüber nicht Klarheit haben, ob die Konzessionen einseitige Vereinbarungen seien. Aber man kommt weiter so fort auf den Weg, dass man sagen muss: Etwas, was wir schon 1890 und 1893 zugesagt haben, sind wir jetzt im Falle, schon wieder zurückzurufen und man kommt ferner in die fatale Situation, zu sagen: Wir haben wohl einen Vertrag geschlossen, haben eine Zusage gemacht; aber wir halten sie nur in Bezug auf die Hauptsache und das und das ist Nebensache. Ich finde, das ist auch eine sehr schwierige Situation für den Bundesrat und die Bundesversammlung. Wenn ich vergleiche, wie sich in diesen Fragen das Bundesgericht gegenüber den Kantonen verhält, so habe ich auch da wieder die Antwort: Die Kantone haben vor einigen Jahren meistens infolge einer neuen Bewegung ihre Wirtschaftsgesetze geändert; sie haben alte Rechte, wenigstens alte Gepflogenheiten, beseitigt und neue Normen aufgestellt. Alle diese Kantone sind vor das Bundesgericht zitiert worden und sie haben

dort nicht sagen können: Im Wirtschaftswesen sind wir souverän, da können wir Konzessionen erteilen und sie später wieder einziehen, sondern Bern hat, so viel ich weiss, Hunderttausende, Baselstadt 70,000 Franken Entschädigung zahlen müssen, indem das Bundesgericht annahm, dass ein Souverän — und die Kantone sind souverän in dieser Beziehung — seine Gesetzgebung und Konzessionen nicht ändern dürfe nach seinem freien Willen, sondern dass hier ein Recht gelte und dass da Entschädigung zu zahlen sei. Nun weiss ich ja wohl, dass der Bund nicht unter dem Bundesgerichte steht; aber es scheint mir etwas gefährlich, dass man Grundsätze, welche das Bundesgericht in aller Strenge gegenüber den Kantonen anwendet, in der Gesetzgebung des Bundes nicht beobachtet.

Ich möchte noch einen weiteren Punkt hier vorbringen: Es ist nicht bloss Rechthaberei der Eisenbahnen, dass sie sich gegen diesen Vorschlag stemmen. Man kann ja in der That sagen, und ich habe es ja selber gesagt: Das Bundesgericht wird ja nicht unrecht sprechen; und wird alles Mögliche thun, um sich richtig zu orientieren. Aber es sind zwei Gesichtspunkte, welche es den Eisenbahngesellschaften, meiner Ansicht nach — ich habe nichts mit ihnen zuthun — eigentlich unmöglich machen, ohne Opposition sich diese Gesetzgebung des Art. 22 gefallen zu lassen. Der eine Gesichtspunkt ist der, dass sie von vorneherein nicht zugeben können, wie hier in diesem Art. 22 von der gesetzlichen Aufhebung der Konzessionen gesprochen wird. Sie werden mit Recht sagen: Wenn man da anfängt, Bestimmungen der Konzessionen aufzuheben, so wissen wir wohl, wo man anfängt, aber nicht, wo man aufhört; es kann dieser Artikel fallen, dann ein anderer und zuletzt haben wir diese durchlöcher-ten Konzessionen, die man vor 50 Jahren nicht als durchlöcherbare Instrumente angesehen hat. Der andere Gesichtspunkt ist der, welcher namentlich in der Darstellung der Centralbahn und auch in derjenigen der Nordostbahn hervorgehoben worden ist. Die Eisenbahnen machen darauf aufmerksam, dass das Bundesgericht in seiner Rechtsprechung an die Bundesgesetzgebung gebunden ist. Infolgedessen sind die Eisenbahnen, wenn sie dem Bundesgerichte unterworfen werden, indirekt auch der Bundesgesetzgebung unterworfen, und es ist nicht ausgeschlossen und ich habe hier schon Spuren in dem neuen Gesetze, dass die Bundesgesetzgebung dahin gehen wird, dass sie die Fragen des Rückkaufes nicht durch Gerichte interpretieren und entscheiden lassen will, sondern sie durch Gesetz entscheidet. Es ist schon in Art. 25 ein solcher Anfang, ich gebe zu kein sehr wichtiger Anfang, einer Interpretation der Rückkaufsbestimmungen durch die Gesetzgebung gemacht und soviel ich vernommen habe, wird von einem Mitgliede unseres Rates ein Antrag gestellt, der ebenfalls meiner Ansicht nach an Stelle der Beurteilung der Rückkaufsbestimmungen durch das Bundesgericht die Normierung durch die Bundesgesetzgebung stellt. Nun werden Sie begreifen, dass die Bahngesellschaften nicht sehr eifrig sind, sich unter dieses Damoklesschwert zu begeben; sie haben die Pflicht, sich diesem Schwerte zu entziehen, so lange sie können.

Das sind die Einwendungen, die es mir und den Herren der Minderheit unmöglich machen, den Art. 22 anzunehmen. Nun weiss ich wohl, was man

da antwortet. Man sagt uns: Nehmt Euch in Acht! Wenn Ihr durch Streichung des Artikels 22 dem Bundesrate es unmöglich macht oder zu sehr erschwert, die Rückkaufsfrage auf konzessionsmässigem Wege zu lösen, so wird man dann zu einem andern Wege schreiten; dann kommt man zur Expropriation, und wie es dann mit den «wohlerworbenen Rechten» der Eisenbahnen geht, das wird man dann sehen. Nehmt also diesen Weg an; es ist der ordentliche und Ihr vermeidet damit ausserordentliche. Ich kann mir durch diese Erwägung nicht bange machen lassen. Ich sage, die Expropriation kann ja doch in einem Rechtsstaate auch nur geschehen auf Rechtsgrundlagen. Bis jetzt hat der Bundesrat aber diese Expropriation immer abgelehnt. Ich sage aber namentlich, und damit will ich schliessen: Der Rückkauf der Eisenbahnen wird die Schweiz nötigen, den allgemeinen Kredit in einem solchen Masse in Anspruch zu nehmen, dass wir diesen Rückkauf überhaupt nur durchführen können, wenn die Schweiz jederzeit, jetzt und in Zukunft, den deutlichen Willen kundgibt, dass sie ihre Verbindlichkeiten nach den Grundsätzen des Privatrechtes halten und sie nicht mit Staatsgewalt lösen will.

**Marti:** Es ist etwas sonderbar, dass der erste Berichterstatter der Kommission für eine verhältnismässig kleine Minderheit der Kommission spricht. Wir haben Herrn Dr. Speiser mit vollem Grund gebeten, er möchte den Standpunkt der Mehrheit sowohl als denjenigen der Minderheit der Kommission Ihnen vortragen und er hat sich dazu bereit erklärt. Allein nachdem ich gehört habe, dass er eigentlich nur den Standpunkt der Minderheit verteidigt hat, so glaube ich doch, es sei nötig, dass auch der Standpunkt der Mehrheit einigermaßen zur Geltung komme, und nachdem der französische Berichterstatter, Herr Bolla, er ja auch auf dem nämlichen Standpunkte steht wie Herr Speiser, mir den Wunsch ausgedrückt hat, ich möchte vor ihm sprechen, so will ich gerne den Standpunkt der Mehrheit und speziell meinen persönlichen Standpunkt in der Sache kundgeben.

Ich glaube, es sei unmöglich, dass wir diese grosse Frage so ohne Sang und Klang absolut nur vom formell juristischen Standpunkte aus behandeln, wie es doch bis jetzt geschehen ist, sondern man müsse sich den Zweck klar machen, den wir vor Augen haben und nach diesem Zwecke dann auch die Mittel bemessen, welche zum Zwecke führen können, und ich möchte daher die Diskussion wirklich auf einen etwas höheren Standpunkt zu heben suchen als denjenigen der formalen Jurisprudenz, der uns ja hier nichts hilft. Die formale Jurisprudenz kann uns nicht immer imponieren; diese Jurisprudenz gehört vor die Gerichte und hier sind wir eben nicht ein Gericht, sondern ein Parlament. Herr Curti hat Ihnen gestern schon vorge-tragen, welches eigentlich der Zweck des vorliegenden Gesetzes ist, und auch ich möchte Ihnen sagen, in welcher Weise und unter welchen Gesichtspunkten ich den Entwurf aufgefasst zu sehen wünsche.

Der Entwurf geht dahin, dass er den Rückkauf vorbereiten, aber nicht präjudizieren will. Deshalb haben mehrere Mitglieder der Kommission, welche in der Verstaatlichungsfrage noch keine abgeschlossene Meinung haben, ja vielleicht dermalen noch Gegner der Verstaatlichung sind, namentlich in der Frage der Abschaffung der Schiedsgerichte anstandslos der Mehrheit beigestimmt. Sie haben das gethan, weil sie die Notwendigkeit einsehen, dass wir auf den nächsten Kündigungstermin, der ja schon in zwei Jahren da ist, dem Volke diese Frage klar machen, dass wir alle Schwierigkeiten, welche den konzessionsgemässen Rückkauf erschweren könnten, aus dem Weg zu räumen und alle ernstlichen Einwände zu beseitigen suchen, wenigstens in dem Sinne, dass die Frage von den Behörden gehörig studiert ist. Nachdem uns die Gegner der Verstaatlichung den freihändigen Rückkauf verdorben, unpopulär gemacht haben, obschon wir auf diesem Wege verhältnismässig leicht zum Ziele gelangt wären, bleibt uns nur der konzessionsmässige Rückkauf oder die Expropriation übrig.

In gewissen Kreisen sucht man jetzt die Expropriation als das Evangelium zu verkünden. Wenn dem auch also wäre, so dürfen wir uns von dem Standpunkt des Bundesrates, vor allem aus, bevor wir zur Expropriation Stellung nehmen, die Frage des konzessionsmässigen Rückkaufs klar zu stellen, nicht abdrängen lassen. Die Initianten, welche die Expropriation anbahnen, haben in diesem Dilemma keine Verantwortlichkeit. Sie sind dem Volke keine Rechenschaft schuldig; sie können thun, was ihnen beliebt. Wir sind aber nicht in der nämlichen Lage, sondern wir haben die Verantwortlichkeit und das Volk würde uns mit Recht tadeln, wenn wir ihm nicht vor allem aus den konzessionsmässigen Rückkauf klar stellen würden.

Ich habe in dieser Angelegenheit noch einen andern Grund, nämlich den, dass ich die Zuversicht habe, dass wir auf dem Wege des konzessionsmässigen Rückkaufs den gehofften Erfolg haben werden. Ich habe die Frage der Expropriation auch untersucht. Ich habe mich in den Annalen der Eisenbahngeschichte nach Beispielen umgesehen, wo man sich in ähnlicher Lage vielleicht in dem nämlichen Dilemma befunden hat. Ich habe dafür ein Beispiel in der französischen Eisenbahngeschichte gefunden. Im Jahre 1848 wollte die provisorische Regierung in Frankreich die Eisenbahnen verstaatlichen. Für den konzessionsmässigen Rückkauf standen ihr aber die konzessionsmässigen Termine, welche noch nicht abgelaufen waren, entgegen. Die Regierung hat sich nun darüber sehr leicht hinweggesetzt und gesagt: wir greifen einfach zur Expropriation. Damals hat niemand den geringsten Einwand dagegen gemacht und die Nationalversammlung war mit der Regierung einverstanden. Freilich ist dieselbe dann nicht zu stande gekommen, weil die geschichtlichen Ereignisse sie überholten. Die Regierung raisonnirte so: Sie sagte: der konzessionsmässige Rückkauf mag für uns wohl verbindlich sein, wenn wir aus fiskalischen oder Konvenienz-Rücksichten die Eisenbahnen zurückkaufen wollen; wenn wir sie aber aus Gründen des öffentlichen Wohles zurückkaufen wollen oder zurückkaufen müssen, so können wir sie expropriieren, denn die Expropriation ist ein unveräusserliches Recht des Staates. Auf diesem Standpunkt

stehe auch ich. Das Privatbahnsystem hat ja vollständig abgewirtschaftet und wir wissen es, dass die Privatgesellschaften ihre konzessionsmässigen Verpflichtungen in genügender Weise nicht erfüllen können. Daher ist die Expropriation aus Gründen des öffentlichen Wohles zulässig und ist auch bei uns zulässig. Allein ich gebe zu, dass den entgegenstehenden Bedenken nicht alle und jede Berechtigung abzusprechen ist. Ich gebe auch zu, dass der finanzielle Erfolg, den man sich davon verspricht, nicht zum voraus gesichert ist, wenn man wenigstens die Bahnen nicht vergewaltigen will. Das möchte auch ich nicht. Dazu möchte ich nicht die Hand bieten. Uns namentlich würde man einwenden, dass wir ja doch durch gar nichts gehindert sind, den konzessionsmässigen Rückkauf zu vollziehen, und dass wir daher gar nicht zur Expropriation zu greifen brauchen. Aus diesem Grunde habe ich mich, nach gewissenhafter Prüfung der Frage, wenigstens vorläufig für den konzessionsmässigen Rückkauf entschieden. Sollte die Frage auf diesem Wege dann nicht zum Abschluss gebracht werden können, so werden wir uns natürlich gezwungen sehen, zur Expropriation zu greifen.

Im Bundesgericht bieten wir den Privatgesellschaften einen auch für sie bessern Richter. In dieser Beziehung kann ich die Ausführungen des Herrn Dr. Speiser absolut nicht anerkennen. Denn objektiv und subjektiv ist das Bundesgericht in einer solchen Frage ein besserer Richter als ein Schiedsgericht. Die Centralbahn und die Nordostbahn bestehen auf ihrem Schein, in der Hoffnung, damit die Verstaatlichung hintertreiben zu können. Eine solche Gegnerschaft, die verlangt, wozu sie kein rechtliches Interesse hat und ablehnt, was in ihrem eigenen Interesse liegt, ist aber doch nicht ernst zu nehmen. Wir haben uns nie auf den Boden gestellt, dass die Konzession ein Vertrag sei, und wir haben den Gesellschaften diese Thatsache, die ja aus dem Wesen der Konzession selbst hervorgeht, in einer langen Reihe von Jahren klar gemacht und gezeigt, dass wir uns durch eine Konzession durchaus nicht wie durch einen Vertrag gebunden fühlen. Wir haben durch das Eisenbahngesetz von 1872 sehr scharf in die Konzessionen eingegriffen. Wir haben durch das Haftpflichtgesetz, durch das Rechnungsgesetz von 1883, durch das Hülfskassengesetz und durch das Stimmrechtsgesetz in die Konzessionen eingegriffen. Wir greifen noch alle Jahre zweimal in diese konzessionsmässigen Rechte ein durch die Verfügungen des Bundesrates in Sachen der Fahrtenpläne und der Zahl der Züge. Die Gesellschaften haben ja in ihren Konzessionen das Recht, nur drei Züge im Tag zu führen, und man bürdet ihnen heute 10, 12, 13 auf und sie haben sich fügen müssen. Die Gesellschaften haben gegen dieses Eingreifen zwar immer protestiert und erst in neuerer Zeit hat ja sogar die Firma Arons & Cie in Berlin anlässlich des vorliegenden Entwurfes in besonders freundlicher Weise eine Eingabe an die — wie heissen sie schon, die Kirchenältesten der Börse (Heiterkeit)? — Ältesten der Berliner Kaufmannschaft gerichtet und die Intervention des Reichskanzlers verlangt. Aber eine solche Komödie muss uns ganz kalt lassen und sie kann uns kalt lassen; denn es ist bewiesen, dass wir mit allen diesen angeblichen Eingriffen in die Konzessionen die Gesellschaften nicht geschädigt haben, sondern,

dass diese Gesetzgebung im eminenten Interesse der Gesellschaften lag, insofern ihre Situation sich erst, seit der Bund wirksam eingeschritten ist, gebessert hat, und erst seit dieser Zeit die relative Prosperität der Eisenbahnen existiert.

Wer darüber noch irgend einen Zweifel hätte, der brauchte nur zu sehen, wie das Protzenthum der Eisenbahnaktionäre in den letzten Jahren üppig ins Kraut geschossen ist und das Haupt immer übermütiger erhebt und nichts unterlässt, um dem Bund Geringschätzung zu bezeugen und die öffentliche Meinung zu kränken. In einer der letzten Generalversammlungen der N. O. B. hat ein Adjutant des Herr Guyer gesagt, man solle den Bund nur Gesetze machen lassen, aber sie nicht halten. Und in der letzten Nummer des Organes des Herrn Guyer, der «Schweizerbahnen» steht ausdrücklich zu lesen, dass alle Arbeiten, welche hier verrichtet werden, bundesgesetzliche Makulatur seien.

Dass aber die Bäume der Spekulanten nicht in den Himmel wachsen, dafür haben wir in der jüngsten Lohnbewegung ein leuchtendes Beispiel. Bei dieser Bewegung haben die Eisenbahngesellschaften den Beweis ihrer totalen Ohnmacht geliefert. Sie haben den Beweis geliefert, dass sie nicht fähig sind, ihre konzessionsmässigen Verpflichtungen zu erfüllen. Sie haben gezeigt, dass sie keinen Rückgrat haben, sondern dass sie den Halt am Bund suchen müssen. Wäre es dem Bund eingefallen, die Eisenbahnen einzuladen, ihre Angestellten besser zu zahlen, damit sie ein menschenwürdiges Dasein fristen können, die Eisenbahngesellschaften wären tobsüchtig (Heiterkeit) geworden. Nun, aber da das die Eisenbahner ganz einfach und elegant selbst besorgt haben, sind sie ganz manierlich geblieben; sie haben nicht getobt, sie haben den Eisenbahnern gar nicht einmal die Konzessionen gezeigt und ihnen nicht einmal gesagt, dass die Konzessionen ihnen nicht verbieten, Hungerlöhne zu zahlen. Was haben sie gethan? Sie haben einige Kreisschreiben erlassen, in denen sie dem Personal den Respekt vor der Obrigkeit ans Herz legten und sie im übrigen ihrer väterlichen Fürsorge versicherten. Unter der Hand haben sie gesucht, das Personal zu demoralisieren und durch alle möglichen Versprechungen seine Organisation zu spalten. Als das nicht gelang, flüchteten sie einfach hinter das schweizer. Eisenbahndepartement, hinter ihren bestgehassten Gegner und baten Herrn Bundesrat Zemp, dem bösen Dr. Sourbeck noch etwas abzumarkten, indem sie sich übrigens auf Gnade und Ungnade ergaben. Einzig der Gewaltmensch in Zürich, wie man ihn nennt (Heiterkeit), konnte sich nicht entschliessen, nach Bern zu gehen und der Exekution beizuwohnen. Er wollte, dass Herr Dr. Sourbeck zu ihm komme und dieser gieng. Man war daher mit Recht gespannt auf die Dinge, die da kommen sollten. Aber der Hosenlupf fand nicht statt. Wie Herr Dr. Sourbeck eintrat, zog Herr Guyer die Schwinghosen ab, reichte dem Agitator mit verbindlichem Lächeln die Hand und sagte, wie sehr es ihn freue, seine werthe Bekanntschaft zu machen (Heiterkeit). Den Rest besorgte Herr Direktor Birchmeier rasch und nach Wunsch.

So ist die Sache gegangen und ich frage Sie, ob das nicht ein Zustand der Anarchie ist, wenn das Eisenbahnpersonal die Verwaltungen in der Hand hat, und wenn sich die Gesellschaften vor

ihrem Personal fürchten. Den Bund fürchten sie nicht, das kommt gar nicht vor, dass der Bund die Spekulanten zu Paaren treibt, aber das Personal fürchten sie. Da nützte ihnen all ihr Geld nichts, und damit ist der Beweis geleistet, dass die Eisenbahngesellschaften unfähig sind, ihre konzessionsmässigen Pflichten zu erfüllen.

Die Konzessionen sind für uns insofern bindend, als wir die Bahngesellschaften nicht willkürlich schädigen sollen. Im übrigen aber sind wir Herr und Meister über unser Gesetzgebungsrecht, dürfen namentlich die Konzessionen unserem Gesetzgebungsrecht unterordnen und können nicht zugeben, dass die öffentlichen Interessen den Konzessionen nachstehen. Wir haben daher auch das Recht, die Schiedsgerichte abzuschaffen. Wenn das einem nicht konveniert, so kann er das Referendum ergreifen, und es wird ja für uns eine sehr willkommene Sache sein, wenn das Referendum ergriffen wird und wir einmal wissen, wie sich das Volk gegenüber dem Vorgehen des Bundes in der Eisenbahnfrage stellt. Desavouiert das Volk die Bundesversammlung, so können wir die Hände in den Schoss legen und ruhig die Volksinitiative erwarten. Was aber die Eisenbahngesellschaften anbelangt, so sind sie um so weniger benachteiligt, als ihnen ja das Entschädigungsrecht zusteht. Sie sollen vor das Bundesgericht gehen und den Bund beklagen. Da werden sie den Richter finden, der bestimmen wird, ob ihnen durch Abschaffung der Schiedsgerichte ein ökonomischer Nachteil erwachse und ob ihnen eine Entschädigung gebühre.

Herr Dr. Speiser hat bereits darauf aufmerksam gemacht, dass in Preussen die Sache etwas anders stehe. Ich habe mir erlaubt, in der Kommission darauf aufmerksam zu machen und den Artikel des preussischen Eisenbahngesetzes von 1838, in welchem gerade der Standpunkt, den wir hier einnehmen, auseinandergesetzt ist, vorzulegen. Herr Dr. Speiser sagt zwar: Ja, bei uns steht das nicht schwarz auf weiss geschrieben, in Preussen aber ist das der Fall, und darum ist Preussen in seiner Gesetzgebung frei. Aber ich glaube, dass wir auf dem ganz gleichen Boden stehen wie Preussen und die nämlichen Grundsätze anwenden können, ohne uns dem Vorwurf auszusetzen, dass wir die Bahnen dadurch schädigen.

Es lautet der § 49 des preussischen Eisenbahngesetzes folgendermassen: « Wir behalten uns vor, nach Massgabe der weitem Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse die im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmungen durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu erteilende Konzessionen zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben andere, ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten es für notwendig erachten, auch den bereits konzessionierten oder in Gemässheit dieses Gesetzes zu konzessionierenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem Gesetz weder festgesetzte noch vorbehaltene und später, als die ihnen erteilte Konzession erlassene Bestimmungen eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden,

so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.»

Nun dürfen wir das auch sagen. Wir dürfen von den Gesellschaften nicht verlangen, dass sie ihre Ausgaben vermehren und wir dürfen nicht durch willkürliche Erlasse ihre Einnahmen vermindern. Das ist auch der Grund, weshalb wir leider in der Tarifffrage keine nationale Tarifpolitik haben, sondern uns die Tarifpolitik der Eisenbahnen gefallen lassen müssen, welche eine antinationale und nur dafür da ist, die Eisenbahngesellschaften zu bereichern.

Ich komme nun zum zweiten Teil meiner Ausführungen und diese betreffen die Verstaatlichungsfrage. Ich habe an diesem Orte schon mehrfach über die Verstaatlichung gesprochen und muss es bei jedem Anlass thun, und der heutige ist ein gegebenener, um über die Eisenbahnverstaatlichung zu sprechen und immer und immer wieder darauf hinzuweisen, wie wichtig die Verstaatlichungsfrage für die Schweiz ist. Ich will mir Mühe geben, früher Gesagtes nicht zu wiederholen und nur einige neue Bausteine zum grossen Werke der Verstaatlichung herbeizuschaffen. Ich glaube, Sie überzeugen zu können, dass jetzt der Augenblick da ist, in welchem wir handeln müssen. Denn wir dürfen nicht warten, bis uns der konzessionsgemässe Rückkaufstermin in zwei Jahren wieder überholt, wie wir schon 1883 von ihm überholt worden sind.

Die Gegner der Verstaatlichung sind die intransigenten Individualisten, die Angehörigen einer Schule, welche im Niedergang begriffen ist, welche in allen Ländern abgewirtschaftet hat, wenn schon hervorragende Persönlichkeiten, Schriftsteller und Staatsmänner, noch für sie eintreten, wie insbesondere in Frankreich und in England. Wir anerkennen bereitwillig die Wohlthaten, welche wir der Privatinitiative und der freien Konkurrenz verdanken. Wo aber das Volk sich nicht selbst zu helfen weiss, da muss ihm der Staat als Vertreter der Gesamtheit helfen. Es liegt hier ein soziales Interesse vor und die Eisenbahnfrage ist für uns ein Stück der sozialen Frage. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens fördert die Wohlfahrt der Gesamtheit und erhöht die Leistungsfähigkeit einer Nation. Die Ermässigung der Transportkosten bedeutet die Preiserässigung aller Verbrauchsgegenstände. Der Landwirtschaft verschafft die Entwicklung der Eisenbahnen neue Absatzwege, für Handel und Industrie ist sie unerlässliche Bedingung der raschen Abwicklung des Verkehrs, sie leistet ihnen unermessliche Dienste durch Verkürzung der Transporte und die daherige Beförderung des Umsatzes und der Geldcirculation. Dürfen wir Verkehrsmittel, denen in der Volkswirtschaft eine derart entscheidende Bedeutung zukommt, der Privatthätigkeit überlassen? Ich glaube es nicht und in allen Ländern glaubt man es nicht mehr.

Ich möchte Ihnen eine Uebersicht über den Stand der Angelegenheit geben, woraus Sie entnehmen können, welch' kolossale Fortschritte die Bahnverstaatlichung in allen Ländern macht.

Deutschland hat gegenwärtig ein Eisenbahnnetz von rund 44,000 km, von denen 40,000 km Staatsbahnen oder Privatbahnen im Staatsbetrieb sind. Also über 90% der deutschen Eisenbahnen sind Staatsbahnen und über 90% der gesamten Bevölkerung steht hinter diesen Staatsbahnen und

würden sich diese unter keinen Umständen mehr entreissen lassen. Was Preussen insbesondere anbelangt, so steht die Sache so: Preussen hat gegenwärtig 26,363 km Staatsbahnen, von denen 18,644 km Hauptbahnen und 7719 km Nebenbahnen. Das Anlagekapital der preussischen Eisenbahnen, obgleich dieselben freihändig und durch Vermittlung der Bankiers angekauft worden sind, ist immerhin noch ein mässiges. Es beträgt rund 8½ Milliarden oder 325,000 Fr. per km. Wie steht es nun in Preussen mit den Resultaten der Verstaatlichung? Im Jahre 1892/93 betrug der Nettoüberschuss der Bahnen 392 Millionen Franken (ich habe die Mark in Franken umgesetzt). Im Jahre 1893/94 betrug der Nettoüberschuss 477 Millionen Franken oder 5,68% des Anlagekapitals und 1894/95 betrug der Nettoüberschuss 510 Millionen oder rund 6% des Anlagekapitals. Preussen hat sehr komplizierte Bestimmungen bezüglich der Verwendung der Ueberschüsse. Nehmen wir aber an, dass Preussen zur Verzinsung und Amortisation seiner ganzen Eisenbahnschuld von 8½ Milliarden 4% bedarf, also eine Summe von 340 bis 350 Millionen, so bleibt heute zur freien Verfügung des preussischen Staates eine Nettosumme von 160—170 Millionen.

In Oesterreich wurde die Eisenbahnfrage in verschiedener Weise behandelt. Zuerst hatte Oesterreich Staatsbahnen. In einer Zeit der Not verkaufte es die Staatsbahnen wieder um einen lächerlichen Preis, mit einem Verlust von — sagen wir — 50%. Nachher schritt Oesterreich zur Zinsengarantie, womit das Land die allerschlechtesten Erfahrungen gemacht hat. Und nun steht Oesterreich wieder auf dem Boden, seine Bahnen zu verstaatlichen. Auf den heutigen Tag ist die Verstaatlichung so weit vorgeschritten, dass gegenwärtig rund 45% der Bahnen Staatsbahnen sind oder Privatbahnen im Staatsbetrieb. Die Verstaatlichung ist gegenwärtig in Oesterreich die populärste Frage. In Ungarn haben wir noch ein viel besseres Resultat. Ungarn hat gegenwärtig etwas über 12,000 km Eisenbahnen, wovon 3000 bis 4000 km Vicinalbahnen, sodass ungefähr 8000 bis 9000 km Eisenbahnen übrig bleiben, von denen 85% Staatsbahnen sind. Und wenn Sie wissen wollen, wie Ungarn mit seinen Staatsbahnen fährt, so lesen Sie den Artikel, welchen der Inspektor der österreichischen Staatsbahnen in der vorletzten Nummer der «Schweizerischen Blätter für Wirtschafts- und Socialpolitik» geschrieben hat und worin ausgeführt ist, dass die Resultate der Verstaatlichung über alles Erwartungünstige sind.

Italien hat ja fast nur Staatsbahnen: über 60% im Alleinbesitz und über 30% im Mithesitz. Leider hat Italien seine Bahnen noch letztes Jahr den Privatgesellschaften auf 60 Jahre wieder in Pacht gegeben. Infolgedessen sind die italienischen Eisenbahnen schlecht geführt. Es herrschen im italienischen Eisenbahnwesen die elendesten Zustände von ganz Europa, und das ist dieser Privatindustrie, diesem Pachtsystem zu verdanken, bei dem es geht, wie s. Z. bei uns, da die sogenannte Société suisse pour l'industrie des chemins de fer die Suisse occidentale bis aufs Mark ausgesogen hat. Die Privatindustrie hat es in Italien soweit gebracht, dass gegenwärtig die kilometrischen Einnahmen auf 16,900 Fr. herabgesunken sind und die Eisenbahnen mit einem Hilfskassendefizit von 150 Millionen kämpfen.

In Belgien haben wir 3278 km Staatsbahnen und 1470 km Privatbahnen. Die Staatsbahnen prosperieren, denn sie tragen einen Zins von durchschnittlich  $4\frac{1}{2}\%$  ein.

In den Niederlanden sind 60 % des Netzes Staatsbahnen. In Norwegen giebt es nur Staatsbahnen. In Dänemark sind 80 % des Netzes Staatsbahnen. In Russland wird die Verstaatlichung thatkräftig betrieben und es machen heute die Staatsbahnen an die 50 % aus.

Und angesichts dieser Thatsachen sollte die intelligente Schweiz, bei welcher die Verstaatlichung in absehbarer Zeit zu einer Existenzfrage werden wird, nicht vorwärts kommen? Das ist doch nicht denkbar. Man verweist uns immer auf England und Frankreich. Aber warum verweist man uns nicht auf Deutschland, nicht auf Preussen und nicht auf Belgien? Warum auf England und Frankreich, wo gerade die Eisenbahnen Beispiele dafür sind, wie man es im Eisenbahnwesen nicht angreifen soll? Allerdings ist die Einmischung und das Eingreifen des Staates in England noch nicht gross. Immerhin besitzt England Staatsbahnen in seinen Kolonien in Australien und Indien und es hat auch für seinen armen Landesteil, für Irland, Geld zu Eisenbahnen gegeben. Und wenn Frankreich schon die Domäne der Privatgesellschaften ist, so hat Frankreich doch ein Staatsbahnnetz, welches so gross ist, wie unsere fünf grossen Bahnen, und ich kann konstatieren, dass dieses Staatsnetz prosperiert. In England existieren, wie Sie wissen, ganz besondere Verhältnisse. Wir haben dort eine ganz andere Güterverteilung. Die grossen Vermögen sind in den Händen eines mächtigen Adels und eines reichen Handelsstandes angesammelt. Der Staat braucht sich daher nicht darum zu bekümmern und Geld für den Bau seiner Verkehrsmittel herzugeben. Deshalb hat ja auch England eine Strassen und Kanäle der Privatindustrie überlassen, welche dafür Zölle und Weggelder bezog.

Aber die Privatindustrie hat in keinem Lande wie in England so unnatürliche Folgen gehabt. Zuerst den Bau eines sehr teuren und unrationellen Netzes! Man sagt, dass das englische Eisenbahnnetz sich auf der Karte so darstelle, wie wenn eine Fliege ihre Füsse in die Tinte getaucht hätte und darüber gekrochen wäre. (Heiterkeit.) Statt einer Linie wurden zwischen zwei Punkten drei Linien gebaut und die Konkurrenz war so gross, dass seinerzeit auf der Linie London-Manchester, auf einer Strecke von 230 km die Fahrtaxe aus Konkurrenzrücksichten von Fr. 50 auf Fr. 7. 50 herabgesetzt wurde. Infolge dieser Konkurrenz kam es seit Mitte der 40er Jahre zu einer Menge von Bankerotten. Was war die Folge? Die Folge war die, dass nachher die Eisenbahnen zum Privatmonopol einiger weniger Gesellschaften wurden.

Ueber die Baukosten und Verhältnisse der deutschen, englischen und französischen Bahnen habe ich eine ganz kurze Zusammenstellung gemacht. Die 44,000 km deutsche Bahnen kosteten ca. 14 Milliarden Franken oder eine Summe von rund Fr. 320,000 per Kilometer. In England bestehen nur 33,219 km. Diese haben aber  $24\frac{1}{2}$  Milliarden gekostet, d. h. Fr. 730,000 per km. Und in Frankreich bestehen 39,320 km, die auch mehr als die deutschen Bahnen gekostet haben, d. h.  $15\frac{1}{2}$  Milliarden, ungefähr Fr. 400,000 per km.

Während die deutschen Bahnen in kolossalem

Aufschwunge begriffen sind, so dass im Jahre 1892 auf 1893 die Einnahmen um rund 80 Millionen, um nahezu 5 % zugenommen haben, haben die französischen Bahnen nur 22 Millionen, d. h. 1,9 % zugenommen und die englischen Bahnen um 38 Millionen oder um 1,9 % abgenommen. Der kilometrische Ueberschuss hat sich während dieser Zeit vermehrt in Deutschland um 12,8 %, während in England er um 6,9 % und in Frankreich um 9,4 % zurückgegangen ist. Sie sehen daraus, dass sich die Staatsbahnen mit den Privatbahnen nicht nur vergleichen können, sondern überall den Beweis geliefert haben, dass der Staat die Eisenbahnen administrieren kann und sie gut und fruchtbar zum Nutzen des Volkes und sogar im fiskalischen Interesse ausbeuten kann. Und wie steht es nun in Frankreich? In der französischen Schweiz glaubt man immer, dass Frankreich seine Eisenbahnen und die Rendite seiner Eisenbahnen ausschliesslich der Privatindustrie, den Privatgesellschaften verdanke. Das ist aber nicht richtig, sondern das Gegenteil ist wahr. Ein neuester Schriftsteller sagt hierüber:

„Aux chemins de fer l'Etat français a toujours prodigué son intervention, mais n'a pas su en même temps suivre l'exemple de la plupart des nations européennes et effectuer le rachat.“

Auf Milliarden beziffern sich die Opfer, welche der Staat in Frankreich für die Eisenbahnen gebracht hat. Diese Opfer haben nur dazu geführt, aus den grossen Eisenbahnen einen Staat im Staate zu machen und die Geschichte der französischen Eisenbahnen ist die grosse Leidensgeschichte von Frankreich. Ich möchte Ihnen das mit einigen Daten und einigen Streiflichtern vor Augen führen. Schon bei den Anfängen des Eisenbahnbaues in Frankreich, Mitte der 30er Jahre, musste der Staat Geld zum Eisenbahnbau vorschliessen. Im Jahre 1838 wurden vier grosse Netze projektiert, welche im Staatsbau ausgeführt werden sollten. Das Parlament verwarf aber die Vorschläge der Regierung und es wurden hierauf Konzessionen erteilt. Doch bereits im Jahre 1839 waren die Eisenbahngesellschaften notleidend und der Orleans-Bahn wurde eine Staatsgarantie bewilligt. Die übrigen Bahnen mussten auf eine andere Weise unterstützt werden. So hat der Staat für die Linie Basel-Strassburg  $12\frac{1}{2}$  Millionen gegeben und hat sich selbst bei Eisenbahnbauten beteiligt. Im Jahre 1842 wurde der Bau von über 3000 km nach gemischtem System beschlossen; der Staat, die Departemente und die Privatindustrie sollten sich dazu vereinigen. Im Jahre 1844 ermächtigte das Parlament die Regierung zur Ausführung des Unterbaues verschiedener grosser Linien, die dann aber auch wieder den Privatgesellschaften übergeben wurden. Im Jahre 1846 trat eine Finanzkrisis ein, welche sehr arg hauste. Alle Eisenbahnaktien, und sie waren noch nicht liberiert, der nördlich von Paris gelegenen Bahnen befanden sich in englischem Besitze und wurden nun schleunigst auf den französischen Markt zurückgeworfen; es erfolgten keine Einzahlungen mehr und die Gesellschaften mussten wieder beim Staate Hilfe suchen. Es ist das ein Beispiel, wie wir es bei uns an der Centralbahn erlebt haben, und es ist vielleicht nicht überflüssig, Ihnen das in Erinnerung zu bringen, weil deutsche Aktionäre immer noch zu behaupten wagen, sie haben das Geld für den Bau schweizerischer Bahnen, besonders der Centralbahn,

hergegeben. Im Jahre 1852 wurde die Centralbahn finanziert; der Geldbedarf war auf 48 Millionen vorgesehen; hievon sollten 36 Millionen in Aktien ausgegeben werden. Die Emission gelang, aber nicht in Berlin, sondern in Paris; es waren aber alles spekulative Zeichnungen, welche auf einen Agiogewinn ausgingen. Nun stiegen aber die Aktien nicht, sondern sie sanken, so dass die Centralbahn, um einen Rest ihres Aktienkapitals zu retten, dasselbe von 36 Millionen auf 14½ Millionen herabsetzte, und hier bei ihrer Zahlungsunfähigkeit angelangt, musste sie bei den Kantonen Bern und Luzern Hülfe suchen. Bern gab 4, Luzern 2 Millionen und auf diese Weise wurde die Centralbahn gerettet.

Ich kehre nach Frankreich zurück. Im Jahre 1847 waren trotz vielfacher Staatshülfe kaum 1800 Kilometer in Frankreich in Betrieb, während in England und Deutschland je schon über 5000 Km. in Betrieb standen. Infolge der Revolution von 1848 waren wieder alle Bahnen notleidend; die Orleansbahn musste unter Sequester gestellt werden und die Regierung machte Anstrengungen zum Zwecke der Verstaatlichung. Es trat aber die Juni-Revolution dazwischen und die Verstaatlichung blieb liegen. Allein die Bahnen waren in so schlimmen Verhältnissen, dass die P. L. M., die gänzlich insolvent war, sich dem Staate zu Füssen legen musste und sich ihm verkaufte; für die Aktien von 250 Fr. wurde ihr französische Rente im Betrage von Fr. 7. 50 bewilligt. In einem denkwürdigen Memorial hat damals die provisorische Regierung die Verstaatlichung vorgeschlagen und begründet. Ich will Sie nicht damit aufhalten, Ihnen hievon Kenntnis zu geben. Es folgte nun das Kaiserreich. Dieses war ja den Privatgesellschaften günstig, wie wir wissen. Damals besass Frankreich erst 3554 Km., die etlichen dreissig Gesellschaften angehörten; diese fusionierten nun, so dass 1859 nur mehr acht Gesellschaften bestanden, worunter die heutigen sechs grossen. Aber im Jahre 1857 war wieder eine grosse Handelskrise eingetreten, welche alle Eisenbahn-Papiere entwertete und die neue Intervention des Staates erforderte. Dazu kam das immer dringendere Bedürfnis des Ausbaues des Netzes und diese Situation führte zu den verhängnisvollen Konventionen vom Jahre 1859. Die Konventionen wurden geteilt in solche für das Netz, welches vor dem Jahre 1857 gebaut war, d. h. die guten Linien, und für das Netz, das nach 1857 gebaut werden sollte. Die Ueberschüsse des alten Netzes sollten bis zu einem gewissen Betrage dem neuen Netze zugute kommen und für die Differenz hatte der Staat mittelst der Zinsengarantie aufzukommen. Es war das ein ganz verfehltes System; denn in der Folge hat es sich gezeigt, dass die grossen Gesellschaften allen Verkehr auf ihre alten Linien leiteten, während sie den Verkehr auf den neuen Linien lahm legten, weil beide die staatliche Zinsengarantie hatten. Im Jahre 1869 waren 17304 Km. in Betrieb und 8926 Km. im Bau; der Staat hatte aber zur Erstellung dieser Linien bereits über eine Milliarde beigetragen. Das Jahr 1870 auf 1871, das Kriegsjahr, brachte grosse Betriebsausfälle, welche der Staat bezahlen musste. Gambetta beantragte damals die Verstaatlichung; er scheiterte aber an dem Widerstande des bekannten Grossindustriellen Pouyer-Quertier, welcher damals Finanzminister war. Mitte der 70er Jahre kam das Projekt Freycinet.

Schon vorher hatte der Vorgänger des Hrn. Freycinet im Bauministerium, Herr Christoffle, die Notwendigkeit dargethan, dass das französische Eisenbahnnetz, welches in seiner Entwicklung hinter allen europäischen Grossstaaten zurückgeblieben sei und nur den 6. Rang einnehme, auf 38,000 Km. gebracht werden müsse, dass hiezu aber die Privatgesellschaften unfähig seien und daher ein entschlossenes Zugreifen des Staates nötig sei, um den Zweck zu erreichen, und insbesondere durch Herabsetzung der Tarife den Nationalreichtum zu fördern. Freycinet wollte 16,000 Km. neue Bahnen bauen; à raison von 200,000 Fr. per Km. sollte dies eine Ausgabe von 3 Milliarden ausmachen; die Bauten sollten stattfinden successive auf die jeweiligen Beschlüsse der Nationalversammlung und nach Massgabe der Kreditverhältnisse. Dieses Projekt wurde im Jahre 1879 in der französischen Kammer mit Enthusiasmus angenommen und der Optimismus war so gross, dass man dem grossen Netze des Herrn Freycinet noch beiläufig 1000 Km. beifügte, und hierauf wurde das grosse Werk in Angriff genommen, aber ganz planlos und es zeigte sich nun, dass auch dieses dritte französische Eisenbahnnetz nur den grossen Gesellschaften zu gute kam, dagegen aber dem Staate eine Menge von Enttäuschungen brachte, namentlich viel mehr kostete, als es budgetiert war. Anfangs 1880 wurde der Rückkauf der Orleansbahn projektiert, weil sie der Entwicklung der neuen Bahnen hinderlich war. Nachher schlug Gambetta, als er Ministerpräsident war, den Staatsbetrieb sämtlicher Eisenbahnen vor. Allein alle diese Anläufe scheiterten am Widerstande des Gross-Kapitals. Im Jahre 1882 war der Staat für den Bau von ca. 5,000 Km. engagiert, wovon 7,500 im Bau. Das bildete aber nur einen kleinen Teil des Programms Freycinet. Doch herrschte damals schon Finanznot und nun wurden die fatalen Konventionen von 1883 geschlossen. Es war von diesen Konventionen jüngst in der französischen Kammer viel die Rede; man behauptete, dieselben seien durch Bestechung zu Stande gekommen und der Minister habe seine Pflicht versäumt. Sei dem wie ihm wolle, so ist Thatsache, dass diese Konventionen in ganz überstürzter Weise behandelt und zustande gebracht wurden. Hiernach übernahmen die grossen Gesellschaften den Bau von weiteren 12,300 Km. neuer Bahnen; sie verpflichteten sich zu einigen unbedeutenden Finanzleistungen; im übrigen bauten sie für Rechnung des Staates und der Staat musste ihnen die Ausgaben mit Annuitäten bezahlen oder auf Anrechnung seiner Vorschüsse auf Rechnung der Zinsengarantie. Im Jahre 1880 hatte Frankreich ein Netz von 23,089 Km. mit einem Nettoüberschuss von 523 Millionen, im Jahre 1892, also 12 Jahre später, betrug das Eisenbahnnetz nahezu 35,000 Km., also fast 12,000 mehr, und doch war der Nettoertrag auf 520 Millionen herabgesunken und 1893 betrug das Netz 35,543 Km. mit einem Nettoertrage von nur 526 Millionen. Das Netz nimmt also stets zu; aber der Ertrag bleibt stationär, wie wir übrigens schon vorher bei Vergleichung mit den deutschen Bahnen gesehen haben. Das kommt nicht nur von der Konkurrenz der Schiffahrt und der Zollpolitik Frankreichs, sondern das kommt vom System der Zinsengarantie, welche alle und jede private Initiative der Gesellschaften lahm legt und einen Marasmus erzeugt, an dem der Ver-

kehr zu Grunde geht. Der Staat hat durch seine Konventionen abgeankt, er hat in Tariffragen nichts zu sagen, so wenig als wir etwas zu sagen haben. Davon aber, dass ein Staat Meister sei über die Tarife, davon hängt die kommerzielle Lebensfähigkeit eines Landes ab; es beherrscht also die Tarifffrage die ganze Eisenbahnfrage. Was nützt Frankreich seine Schutzzollpolitik vom Jahre 1891, wenn daneben seine Eisenbahnen die ausländische Konkurrenz begünstigen?

Und auch wir haben ähnliche Verhältnisse, Auch bei uns werden ausländische Güter zu elenden Frachtsätzen durch die ganze Schweiz geführt, während der ganze Ausfall von unserer Landwirtschaft, unserem Handel und unserer Industrie getragen werden muss. In Frankreich steht nun die Sache so, dass der Staat die ganze Zeche bezahlt, ohne ein Wort zum kommerziellen Betriebe der Eisenbahnen zu sagen zu haben. Seine Vorschüsse auf Rechnung der Zinsengarantie betragen bereits nahezu eine Milliarde. Wie erschreckend sie zunehmen, geht aus Folgendem hervor: Im Jahre 1889 bezahlte er 59 $\frac{1}{2}$  Millionen, im Jahre 1894 bezahlte er den grossen Gesellschaften 116 Millionen, im Jahre 1895 schon 136 Millionen und im laufenden Jahre werden es 160 Millionen sein. Und dazu kommen noch seine Verpflichtungen aus andern Eisenbahnverträgen, welche noch besonders 117 Millionen jährlich betragen, so dass das Resultat das ist, dass gegenwärtig der Staat in Frankreich seine grossen Eisenbahnen, welche 10 bis 16 % Dividenden bezahlen, jährlich mit 60 Millionen beschenken muss, während Preussen aus seinen Eisenbahnen jährlich 160 Millionen netto bezieht. Das scheint nun doch für das Staatsbahnsystem ziemlich ausschlaggebend zu sein und ich glaube, wir müssen uns solche Ziffern merken. Der letzte Einwand der Herren, welche die Privatindustrie begünstigen, besteht darin, die Privatgesellschaften betreiben besser und billiger als die Staatsbahnen. Das ist nun aber widerlegt durch den Betrieb der preussischen, auch der süddeutschen sächsischen und der belgischen Bahnen.

Es kann mir gar nicht einfallen, zu behaupten, dass der technische Betrieb nicht gut geleitet sei. Wis wissen ja, dass in Frankreich die hervorragendsten Männer an der Spitze der Eisenbahnverwaltungen stehen und wir wären ungerecht, wenn wir nicht anerkennen wollten, dass auch in der Schweiz die Eisenbahndirektionen mit pflichtgetreuen, fachmännisch gebildeten und durchaus genügenden Personen ausgerüstet sind. Allein dieses ganze Personal vom letzten Bahnwärter bis und mit dem obersten Direktor steht ja auch dem Staate zur Verfügung. Also liegt darin durchaus keine privilegierte Stellung der Privatthätigkeit sondern der Staat wird sich, wenn er sich einmal der Sache bemächtigt, auch der nämlichen Leute bedienen können.

Was den billigen Betrieb anbelangt, so ist das auch nicht richtig. Der Betriebskoeffizient variiert allerdings zwischen den verschiedenen Bahnen, aber nicht sehr stark. So betrug der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen im Jahre 1894 in Deutschland 59,8%, in England 56,7% und in Frankreich 57,7%, während er bei den belgischen Staatsbahnen auch nur zwischen 56% und 57% war. Dieser Betriebskoeffizient ist aber nicht massgebend, sondern das, was die Bahnen leisten, ist massgebend. Wenn die Bahnen ihr Per-

sonal schlecht bezahlen, wenn sie die Fahrtenpläne nur nach den Bedürfnissen einer ökonomischen Maschinenrotation einrichten, wenn sie wenig Züge führen, während der Staat natürlich hinreichend viele Züge führt, wenn sie ihre Wagen schlecht heizen und schlecht beleuchten, wenn sie — wie es auch in der Schweiz geschieht — auf allen Linien, welche nicht gerade Fremde führen, ganz elende Wagen stellt, welche der Staat nicht mehr benützen könnte, so ist es ja selbstverständlich, dass das sich in eine gewisse Ersparnis übersetzen muss und dass man auf diese Weise billig betreiben kann. Aber hierauf kommt es nicht an, sondern darauf, was die Bahn mit ihrem Betrieb erreicht. Nachdem ich Ihnen gezeigt habe, was Deutschland und Preussen erreichten im Vergleich zu England und Frankreich, die mit ihrem Privatbahnsystem im Verkehr und in den Einnahmen zurückgehen, habe ich durchaus nichts mehr zu bemerken, als noch einmal hervorzuheben, dass der kommerzielle Betrieb die Hauptsache ist und dass dieser ein nationaler sein muss und nicht den Interessen der Privatgesellschaften dienen darf.

Ich wollte Ihnen diese Anregungen mitteilen, in der Hoffnung, Sie zu veranlassen, sie auf ihre Richtigkeit zu prüfen; und wenn das der Fall sein sollte wenn diese Thatsachen im Grossen und Ganzen richtig sind, so glaube ich, dass die grosse Mehrheit von Ihnen mit mir einverstanden sein wird, wenn ich sage: *Ceterum censeo, die Eisenbahnen müssen verstaatlicht werden!*

**M. Bolla, rapporteur français de la commission:** J'ai écouté avec un intérêt soutenu le plaidoyer complet et éloquent qui vient de nous être présenté par M. Marti en faveur de la cause de la nationalisation des chemins de fer. Je dois déclarer dès l'abord que je ne compte nullement répondre à ce plaidoyer, car je suis moi-même partisan du rachat et en général de la nationalisation, je suis prêt à donner les mains à toutes les mesures à prendre dans ce but, à la seule condition que ces mesures ne lésent pas les droits acquis. Si, à propos de l'article 22, je suis du côté de la minorité de la commission, c'est parce que j'estime que sur ce point la proposition du conseil fédéral serait de nature à léser des droits acquis. Je ne souscrirai jamais, pour ma part, à l'adage que la fin justifie les moyens.

Je me place sur le terrain exclusivement juridique et sur ce terrain je me demande quelle est le caractère d'une concession de chemin de fer?

On nous a expliqué la conception du droit germanique, on nous a dit que cette conception était une émanation de la souveraineté de l'état, que l'état qui donne peut reprendre ce qu'il a donné, qu'il est tout au plus tenu à une indemnité vis-à-vis des sociétés qu'il prive des droits qu'il leur avait concédés.

Puisque j'appartiens à un canton italien, vous me permettez de vous exposer le point de vue tout à fait opposé qui a cours en Italie. Là-bas on considère une concession de chemins de fer comme un contrat bilatéral pur et simple. Il intervient entre l'état et le concessionnaire un véritable contrat bilatéral dans lequel d'une part l'état concède certains droits, subordonnés à certaines conditions stipulées dans l'intérêt public, et de l'autre le con-

cessionnaire stipule, dans son propre intérêt, qu'il assume le service public et l'accomplissement de l'œuvre d'utilité publique, à ses risques et périls, obtenant en compensation de l'état la concession de l'entreprise et des droits et privilèges spéciaux.

On fait une distinction, en Italie, entre les services de l'état et les services publics proprement dits. L'état est une personnalité politique et sociale en vertu de laquelle il remplit les fonctions qu'il ne peut pas déléguer à d'autres; c'est la mission du corps social dans laquelle rentre tout ce qui a trait à la défense du territoire et à la défense de l'ordre. Mais à côté des services que l'état rend sur ce terrain «*Jure imperii*», c'est-à-dire par droit de souveraineté, il y en a d'autres qu'il assume sous une autre qualité, comme représentant de la généralité des citoyens, qui ont des besoins spéciaux, indépendants de ceux de l'état. Pour ces besoins il en est pour lesquels les citoyens peuvent unir leurs efforts, mais que l'état peut se décider à prendre à sa charge pour empêcher que le concours de tous vers le même but n'empêche la réalisation de ce but.

Parmi les services publics que l'état exerce par droit de gestion, «*Jure gestionis*» figure tout ce qui concerne la voirie, les communications télégraphiques et postales et les entreprises de chemins de fer. Voilà quelle est la conception du droit italien et c'est également celle qui a cours en droit tessinois. Nous avons des monuments législatifs qui établissent que les législateurs tessinois considèrent les concessions de chemins de fer sous cette lumière.

Dans toutes les concessions que le canton du Tessin a accordé à la compagnie du Gothard, se trouvait la clause que la concession est déchuë si elle n'est pas acceptée dans un délai déterminé. Le législateur tessinois exige même que la compagnie concessionnaire donne par écrit son adhésion et la fait publier dans le bulletin des lois du canton, si bien que dans ce recueil tous les actes concernant les concessions de chemins de fer sont précédés par une déclaration de cette teneur:

(Recueil offic. de 1886): «*Gli atti che seguono, siano essi in forma di convenzione o di decreto, hanno tutti un carattere sinallagmatico. Effettivamente, obbligano de jure tanto lo Stato (Cantone o Confederazione) dal quale la concessione fu emanata, quanto l'altra parte (cessionario) che, con averla accettata, ne ha assunto gli impegni.*»

Je sais bien que nous n'avons pas le droit d'imposer cette conception juridique à la Suisse toute entière; je sais, en particulier, que nous nous trouvons en présence d'une jurisprudence bien établie du tribunal fédéral. Je lis, en effet, dans le jugement du 13 mai 1882 rendu à propos du différend entre la Suisse Occidentale et l'état de Vaud: «*Il est vrai qu'une concession n'apparaît pas, quant à sa nature, comme un contrat bilatéral de droit civil, mais comme un acte émanant de la souveraineté de l'état.*»

Mais le tribunal fédéral ajoute de suite: «*Il n'en est pas moins certain, cependant, que des droits privés pourront avoir leur source dans de tels actes de souveraineté, pour autant que ces derniers ont en vue la concession de pareils droits et sont aptes à les concéder. Dans ce cas, le droit concédé ne saurait être retiré ou diminué pendant cette période sans indemnité aucune; admettre le contraire équi-*

vaudrait à mettre les concessionnaires à la merci d'un arbitraire que l'équité réproûve et que le droit ne peut consacrer.»

La question se réduit donc à savoir si la clause des concessions qui concerne le rachat des chemins de fer confère oui ou non un droit privé aux sociétés? Pour ma part, j'affirme que cette clause renferme la concession d'un droit privé qui ne peut être enlevé à la société concessionnaire.

La jurisprudence du tribunal fédéral était déjà connue en 1883, lorsque l'on a édicté la loi sur la comptabilité des chemins de fer. A cet égard, on a donné lecture d'un passage du rapport de la commission du conseil national, signé par M. Simon Kayser, qui ne laisse rien à désirer au point de vue de la clarté.

Il se trouve un passage presque identique dans le rapport du conseil des états: «*Votre rapporteur a la conviction que les concessions pour tout ce qui concerne les dispositions de droit privé et les promesses définitives qu'elles stipulent en faveur des compagnies, et tout particulièrement à l'égard des clauses réglant le rachat, sont des actes conventionnels, bilatéraux, par lesquels les deux parties sont liées.*»

Je crois donc qu'en droit suisse on peut affirmer que la concession dans son ensemble est bien un acte de souveraineté, mais que certaines parties de la convention doivent être considérées comme de véritables contrats bilatéraux. Si vous examinez la teneur de la clause des concessions concernant le rachat et les tribunaux arbitraux, vous en arrivez, par l'interprétation littérale, à cette conclusion. Cette clause s'exprime ainsi: les parties nommeront chacune un arbitre et ces deux arbitres en nommeront un troisième; s'ils ne sont pas d'accord, le tribunal fédéral donne trois noms, chaque partie en élimine un et celui qui reste est arbitre.

Dans cette clause on parle de parties; si l'état se présentait en sa qualité de personnalité politique et sociale, on ne parlerait plus de parties, parce que ce mot suppose l'égalité des droits entre les deux personnes. Ce qui était vrai en 1883 peut-il ne plus l'être aujourd'hui, à une distance de 13 ans? Je ne le crois pas, et je serais tenté de dire avec un poète:

«*La bella verità non è moneta  
Ne re la falsa ne giudeo la spezia.*»

J'estime que l'on est sur un terrain solide si l'on se place sur celui que le législateur de 1883 avait choisi après un examen sérieux de la question. J'ajouterai, comme l'a déjà rappelé M. Speiser, que pour le chemin de fer du Central, par exemple, il existe aussi un acte bilatéral, c'est le contrat qui, en unifiant les concessions des différentes lignes, admet de nouveau la clause arbitrale d'après laquelle les différends qui pourraient surgir seront déferés à des tribunaux d'arbitres. On ne peut pas contester que nous sommes ici en présence d'un contrat bilatéral et que si l'état se permet de le révoquer, il commet une violation d'un droit acquis.

J'en viens maintenant aux quelques objections que l'on nous a faites. On nous a dit: nous concédons que l'état ne peut pas sans incemnité reprendre les droits privés qu'il a concédés aux compagnies, mais nous soutenons que ce droit qu'elles ont de remettre la décision des questions concernant le rachat à des arbitres ne constitue pas un droit privé.

Voilà ce qu'on nous a dit! Je crois que pour arriver à cette conclusion il faut singulièrement restreindre la notion du droit privé.

On a fait remarquer que l'on ne peut pas admettre l'existence d'un droit privé sans supposer celle d'un droit patrimonial, Vermögensrecht; or, le droit de faire trancher les questions en présence par des arbitres ne peut pas être évalué en argent; ce n'est donc pas un droit patrimonial et, par conséquent, ce n'est pas un droit privé.

Le patrimoine ne comprend pas seulement le droit réel et le droit des obligations tout entier, mais aussi les actions qui servent à garantir les différentes catégories de droits; toute action représente une partie du patrimoine; si cette action ne se rapporte pas directement à un bien matériel, c'est pourtant une action qui a sa valeur par elle-même, bien que cette valeur ne puisse pas être évaluée en argent. Si je conclus, moi personne privée, un contrat avec un tiers, en stipulant une clause arbitrale, l'action qui découle de cette clause entre, soit dans mon patrimoine, soit dans celui de ma contre-partie: c'est donc un droit privé et l'état, une fois qu'il l'a accordé, ne peut plus le reprendre.

On dit que ce droit ne peut pas être évalué en argent! Je réponds que c'est une raison de plus pour l'état de ne pas ravir ce droit qu'il n'est pas en mesure de payer; c'est un droit tellement inestimable qu'il croit impossible de l'évaluer en argent! En tous cas, l'importance de ce droit ressort de cette considération que tandis que les tribunaux ordinaires sont tenus d'appliquer le droit strict, les tribunaux d'arbitres ont le droit de recourir à l'équité.

Les compagnies ont le droit de faire remarquer que si d'après la législation le tribunal fédéral a le devoir de s'en tenir strictement à la loi promulguée par les autorités fédérales, elles sont privées du droit important d'être jugées par l'équité.

Ce n'est pas que j'aie une grande confiance dans la justice arbitrale; tous ceux qui ont quelque pratique du barreau reconnaîtront que si l'on a pu dire: Dieu nous sauve de l'équité des tribunaux, on peut à plus forte raison dire: Dieu nous sauve de l'équité des arbitres! Mais cela ne change rien à la question de droit. Peut-être l'état n'aurait-il pas dû accorder ce droit, il n'était pas forcé de le faire, mais une fois qu'il l'a accordé il ne peut pas le reprendre par un acte unilatéral de souveraineté.

On a, surtout devant le conseil des états, fait valoir des considérations pratiques; on a dit qu'il est difficile de constituer un tribunal d'arbitres puisqu'il n'y a pas de règle; aucune procédure n'étant prescrite pour ces tribunaux, il ne serait pas possible d'obtenir la révocation d'un jugement rendu par des arbitres qui seraient sortis du rôle qui leur était attribué.

Ces considérations d'ordre pratique n'ont aucune importance parce qu'il y a un principe général que le tribunal fédéral a toujours appliqué quand il a eu à juger sur la procédure des tribunaux arbitraux et sur l'annulation de jugements rendus par eux. On a rappelé dans la commission que le tribunal fédéral s'est déjà trouvé en présence d'une question de ce genre pour le différend entre l'entreprise Favre et le chemin de fer du Gothard, il y avait eu un arbitrage qui fut déféré au tribunal fédéral par voie d'action en nullité; celui-ci trouva des armes suffi-

santes dans les principes généraux pour annuler le jugement rendu par les arbitres sans avoir à sa disposition aucune procédure spéciale.

On nous a dit que nous étions des formalistes, que nous devons regarder aux grands côtés des questions; on nous a dit qu'ici nous étions des hommes politiques, des représentants du peuple et non pas des juristes! Je me permettrai de répondre que le point de vue auquel nous nous sommes placés n'est pas si terre à terre qu'on veut le dire. J'estime que puisque la garantie suprême de la Confédération suisse git dans le respect du droit et en particulier dans celui d'un droit qui ne peut pas être évalué, celui de neutralité, nous devons éviter tout ce qui pourrait faire croire que dans une occasion quelconque nous avons fait une loi dont on pourrait dire avec Bacon: « vis quædam legem simulans »: une violence qui s'érige en droit.

Nous avons intérêt à maintenir intégralement la notion du droit, nous ne devons pas laisser dire que notre Suisse, dans son ménage intérieur, a substitué le droit de la force à la force du droit!

**Zschokke:** Gestatten Sie mir, als Mitglied der Kommission, die Sache auch noch zu behandeln. Ich will mich möglichst der Kürze befleissen.

Ich acceptiere im Prinzip vollständig den Standpunkt, den Herr Marti eingenommen hat. Ich betrachte das gegenwärtige Gesetz nicht als ein Gelegenheitsgesetz, sondern als ein Gesetz, welches zunächst massgebend sein wird, um den Rückkauf der Bahnen vorzubereiten, andererseits aber auch wenigstens die Grundsätze festzustellen, nach welchen sich die künftige Rechnungsführung der schweizer. Staatsbahnen richten soll. Desshalb will ich heute den Ausführungen, welche die Minorität für ihre Ansichten aufgestellt hat, folgen. Wenn ich das thue, so glaube ich, werde ich mein Ziel am besten erreichen, wenn ich Ihnen ein kleines Bild über die geschichtliche Entwicklung, welche das Rechnungswesen der Eisenbahnen seit 1852 genommen hat, entwerfe.

Es manifestieren sich hier ganz bestimmte Perioden. Als im Jahre 1852 die ersten Konzessionen erteilt worden sind, sind sie von Kantonen gegeben worden. Der Bund hat bekanntermassen erst später hier eingreifen können. Es ist klar, dass diese Konzessionen damals die Bestimmung enthielten, dass bei Rückkauf ein Schiedsgericht entscheide. Das Bundesgericht war damals noch nicht so konstituiert, wie gegenwärtig. Damals — ich kann mich dessen noch ganz gut erinnern, denn ich war selbst bei einer Eisenbahnverwaltung, der S. C. B., angestellt — war die Art und Weise der Rechnungsstellung eine solche, wie sie den damaligen Anschauungen und Erfahrungen entsprochen hat. Man war noch nicht an die grossen Unternehmungen gewöhnt. Die verschiedenen Gesellschaften haben also damals ihr Rechnungswesen nach Bedürfnis geordnet und geführt. Die Industrie war damals — und namentlich in Bezug auf die Eisenbahnen — noch nicht so entwickelt. Dieses Rechnungswesen hat sich dann 20 Jahre nach einander immer mehr entwickelt bis zu dem Zeitpunkt, wo auch der Verkehr sich mehr und mehr entwickelte und einen Umfang annahm, gegen welchen die schweizerischen

Eisenbahngesellschaften nicht aufkommen konnten. Nun wurde zunächst von dem verkehrtreibenden Publikum durch Vermittlung der Konzessionsgeber, der Kantone, der Kampf gegen die Bahngesellschaften aufgenommen. Die Kantone fiengen an, sich des Publikums anzunehmen. Die Art und Weise der Verwaltung wurde sehr stark angefochten. Dann manifestierte sich die Thatsache, über die ich dann einen kleinen Nachweis leisten will, dass sich die Bahngesellschaften zum Bundesrat flüchteten und ihn ersuchten, ihnen gegen die Ansprüche des Publikums Hilfe zu leisten. Ich habe bei meinen Nachforschungen darüber in der Botschaft des Bundesrates vom Jahre 1871 zur Vorbereitung des damaligen Eisenbahngesetzes, das allerdings erst im Jahr 1872 zu Stande gekommen ist, einen sehr drastischen und interessanten Aufschluss gefunden. Ich muss Ihnen diese paar Worte vorlesen, weil sie ganz genau den damaligen Zeitpunkt charakterisieren und die Auffassung des damaligen Bundesrates feststellen. In dem Bericht vom 16. Juni 1871 wird die damalige Situation vom Bundesrate folgendermassen geschildert: «Noch weniger reichte die Kantonalgewalt aus zur Beseitigung von Konflikten unter den verschiedenen Bahngebieten selbst. Da bei dieser Sachlage die Kantonalgewalt ohnmächtig war, die Bundesgewalt aber eingreifender Kompetenzen entbehrte, so bildete sich allmählich eine gewisse Souveränität der Eisenbahngesellschaften heraus, welche so ziemlich nach der Devise, dass die Verkehrs- und Eisenbahninteressen zusammenfallen, den Verkehr so ziemlich nach ihrem Gutdünken beherrschten.» Gegen diese Tendenz der Beherrschung erhoben sich dann, wie ich gesagt habe, das Publikum und die Kantone und nun kommt der Bundesrat und giebt folgende Schilderung: «Da — also in dem Momente, wo dieser Kampf zwischen Kantonen und Bahngesellschaften über die Verwaltung, die Betriebsweise etc. waltete. — getragen von dieser öffentlichen Meinung, auch einzelne Kantonsregierungen anfiengen, ihre Hoheitsrechte gegenüber den Eisenbahn-Gesellschaften wenigstens auf ihrem beschränkten Gebiete kräftiger geltend zu machen, so trat nun die merkwürdige Erscheinung zu Tage, dass auch die Eisenbahngesellschaften unter den Schutz des Bundes zu flüchten begannen und man von dieser Seite die Parole ausgeben hörte, dass die Kantone im Eisenbahnwesen verschwinden sollen!» Diese Aeusserung des Bundesrates ist deswegen sehr wichtig, da sie zeigt, dass der Bundesrat, nachdem die Kantone und die Bahngesellschaften eine neue Richtung in der Gesetzgebung der Eisenbahnen verlangten, gewissermassen von beiden Kontrahenten aufgefordert war, hier Schritte zu thun. Der Bundesrat war allerdings schon damals etwas zweifelhaft und sprach sich denn auch in folgender Weise aus: «Wenn wir auch dafürhalten, dass die Bundesbehörden wohl daran thun werden, dieses unerwartet grosse Vertrauen der Eisenbahngesellschaften zu der Bundesgewalt mit einiger Reserve aufzunehmen und nicht von einem Extrem ins andere zu springen, so ist diese Thatsache immerhin ein Beweis dafür, dass die Zeit gekommen ist, wo der Bund, ohne sich den Vorwurf zuzuziehen, dass er den Kredit als die Basis dieser grossen Unternehmungen gefährde, ein neues Eisenbahnrecht auf gerechteren und zweckmässigeren Grundlagen frei gestalten kann.» Das waren damals

die Anschauungen des Bundesrates. Nach denselben wurde das Eisenbahngesetz von 1872 festgestellt und beraten.

Was ist nun dieses Gesetz von 1872? Es ist teilweise wenigstens ein vollständig neues Recht, welches bis auf einen gewissen Grad den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen verstaatlicht, ein Gesetz, von den Eisenbahnen selbst gewünscht und von denselben ohne Widerspruch acceptiert. Wenn ich dieses Gesetz nachschlage, so finde ich, dass die Eisenbahnkonzessionen in einer grossen Zahl von Punkten nicht nur durchlöchert, sondern zerrissen sind. Es sind in dem Gesetz ganz andere Principien aufgestellt und in Rechtskraft erklärt, als diejenigen, welche in den Konzessionen als sogenannte wohl-erworbene Rechte anerkannt wurden. Und das ist auch selbstverständlich. Die Entwicklung des Verkehrs, die Verkehrsbewegungen der Eisenbahnen, die Entwicklung der schweizerischen Thatkraft und des schweizerischen Volkswillens haben unmittelbar dazu geführt, Verhältnisse, die schon im Jahre 1872 als nicht sehr passend anerkannt wurden und dem Schweizervolk entgegenstanden, kurzer Hand zu beseitigen. Das ist durch das Gesetz von 1872 im Tarifwesen, in der Einheit des Baues, in allen möglichen Kompetenzen, die man dem Bund gegeben hat und von welchen man, bei der Konstituierung der ersten Eisenbahnen wenigstens, sich gar keine Vorstellung gemacht hat, geschehen.

Noch etwas weiter! In dem Gesetze von 1872 liegt in Art. 39 mit dünnen Worten der Grundsatz ausgesprochen, dass alle privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bund und einer Eisenbahngesellschaft vor Bundesgericht auszutragen seien. Es mag ja sein — ich bin juristisch nicht kompetent — dass man dem Ausdruck «privatrechtlich» in der Bestimmung des Art. 39 des Gesetzes von 1872 einen andern Sinn geben kann. Aber die Thatsache kann nicht bestritten werden, dass der Grundsatz des Bundesgerichtes schon in dem heute noch zu Recht bestehenden Gesetze von 1872 Geltung gefunden hat.

Ich mache Sie noch auf einen Punkt aufmerksam. Dieses Gesetz von 1872 wurde von den eidg. Räten auf Grundlage einer ganz allgemeinen Bestimmung der frühern Bundesverfassung gemacht, und erst im Jahre 1874 kam der bekannte Art. 26 der Bundesverfassung, welcher dieses Vorgehen der damaligen Behörden von 1872 sanktioniert und zu Rechtskraft erklärt hat.

Von 1872 bis 1883 war infolge dieses Gesetzes die Idee der Verstaatlichung schon weiter in alle Köpfe des Schweizervolkes gedrungen, und wir sehen im Jahre 1883 die Erscheinung, dass, nachdem am 1. Januar 1883 das Obligationenrecht in Kraft getreten war, im Dezember gleichen Jahres das erste Rechnungsgesetz, welches wenigstens zum Teil die Grundsätze des Obligationenrechts ins Eisenbahnwesen eingeführt hat, beschlossen wurde. Sie wissen, dass dann auf Grundlage dieses Gesetzes, und namentlich auch, wie sich die Zwischenfälle in den 80er Jahren ereignet haben, der erste Versuch für die Verstaatlichung stattgefunden hat. Infolge des Gesetzes über das Rechnungswesen konnte den Eisenbahngesellschaften wenigstens teilweise eine gewisse einheitliche Rechnungsordnung aufocroyiert werden, und es war bis auf einen gewissen Grad, aber freilich sehr unzulänglich, auch möglich, dass damals

der Chef des Eisenbahndepartementes, Herr Welti, den Versuch unternahm, die S. C. B. und die N. O. B. freihändig zu erwerben.

Sie wissen, dass im einen Fall das Volk den freihändigen Rückkauf verworfen hat und das gleiche thaten im andern Falle die Aktionäre. Auch daraus kann man die nötigen Schlüsse ziehen.

Ich will mich auf die Rückkaufs- und überhaupt auf die Verstaatlichungsfrage nicht weiter einlassen. Aber ich muss Ihnen gestehen, dass ich nicht begreifen kann, wie man die Opposition gegen das Gesetz oder den Rückkauf auf diesen Art. 22 stützen will. Nach meinem Gefühl handelt es sich mehr oder weniger um eine formale Frage, die die Rechtskundigen besser zu lösen vermögen, als ich; aber ich glaube, die Frage sei durch das Gesetz von 1872 kurzerhand gelöst, und in dem Gesetz, das wir heute beraten, sind viele Punkte, die viel wichtiger und einschneidender sind, als die Bestimmung in Art. 22. Nach meinem Dafürhalten hätten die Gegner des Gesetzes und die Bahngesellschaften ihre Opposition nicht bei diesem Artikel erheben sollen, sondern da, wo das Geld klingt und wo sie ihre Interessen am besten hätten schützen können, nämlich da, wo es sich darum handelte, die finanziellen Fragen zu ordnen.

Ich habe gesagt, ich betrachte das Gesetz als ein vorbereitendes für den Rückkauf, und es ist dieses vorbereitende Gesetz, wie ich gesagt habe, kein Gelegenheitsgesetz, wie ich durch eine kurze Ausführung beweisen will. Das Gesetz, so wie ich es aufgefasst habe, ist ein Vorbereitungsgesetz, um in jedem Falle und nach jeder Form der Rückerwerbung den annähernden Preis zu bestimmen. Man spricht von der Zwangsenteignung und Sie haben von Herrn Marti gehört, wie er diese Frage beurteilt. Ich gehe noch einen Schritt weiter. Es ist Ihnen bekannt, dass das Initiativkomitee kurzerhand eine Initiativformel festgestellt hat, welche die Zwangsenteignung verlangt. Allein man kann nicht nur sagen, wir wollen die Zwangsenteignung, sondern man muss auch sagen können, wie viel dieselbe kostet. Kann man das nicht sagen, so hat die Formel der Initiative nach meiner Ansicht keine Existenzberechtigung, und nach meiner Ansicht ist die Formel, wie sie vom Initiativkomitee geboten wird, in dieser Form gar nicht ausführbar, sondern es muss diese Grundlage, wonach man weiss, welches die Kosten seien, da sein. Nun beraten wir ein solches Gesetz, das auch für den konzessionsgemässen Rückkauf dienlich ist, und ich glaube, dies sei die leichteste Form, welche wir wählen können, weil eine gewisse Vertragsgrundlage, allerdings eine durchlöcherterte, da ist. Sollte die Sache scheitern, so könnte man dann dazu kommen, die Zwangsenteignung zu beschliessen, obwohl ich dagegen sehr grosse Bedenken habe, weil ich glaube, dass wir bei der Zwangsenteignung die Zeche teurer werden bezahlen müssen, als wenn wir die Sache auf dem Wege des konzessionsgemässen Rückkaufes durchführen. Sie wissen, dass ich speciell eine andere Idee verfolge. Ich will weder den Zwang, noch den konzessionsgemässen Rückkauf, sondern ich will, dass der Staat den Betrieb vorläufig übernehme, die Betriebseinheit durchführe, weil ich sage, dass mit der Betriebseinheit ein grosser Teil von allen den Vorteilen bereits erreicht werden kann, die man durch die Erwerbung bezweckt. Ich persönlich habe nun in der

Kommission die Erklärung abgegeben, wenn sich die Räte dafür entscheiden, zuerst den konzessionsgemässen Rückkauf in Erwägung zu ziehen, so sei ich dabei, wie ich überhaupt bei allen Formen dabei bin, die zur Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens führen. Es ist ja möglich, dass nach einigen bitteren Erfahrungen meine Idee doch noch aus der alten Schublade hervorgezogen wird, und dann wollen wir weiter sehen.

Nun will ich noch auf den letzten speciellen Punkt zurückkommen. Vorausgesetzt auch, die Anschauungen der Minderheit und namentlich die Auseinandersetzungen des Herrn Speiser seien richtig, so wird de facto, sobald man zum konzessionsgemässen Rückkauf schreitet, der wirkliche Erfolg, auf den die Bahngesellschaften sehen, nicht erreicht. Es werden die Bahnen um keine 10,000 Fr. billiger oder teurer an den Bund übergehen, sei das Schiedsgericht oder sei das Bundesgericht der letzte Richter. Denn worauf kommt es faktisch an? Wir wollen einmal das Schiedsgericht ins Auge fassen. Es wird ein Schiedsgericht bestellt, zu dem jede Partei einen Richter und das Bundesgericht den Obmann wählt. Nun ist es keinem Zweifel unterworfen: Diese drei Männer werden Rechtsgelehrte sein, und die Formen, die bei der schiedsgerichtlichen Behandlung des Geschäftes beobachtet werden, werden dieselben sein wie beim Bundesgericht. Aber nicht diese drei Männer des Schiedsgerichtes werden den massgebenden Einfluss auf den Preis ausüben, sondern es werden die Leute auf den Preis den massgebenden Einfluss ausüben, welche in der Lage sind, ihr kommerzielles und technisches Urteil abzugeben, und ich glaube, die drei Schiedsrichter, und wenn es noch so gute Köpfe wären, wenn es die besten Köpfe wären, die man in Europa finden kann, diese Juristen, die diese juristischen und andern Fragen zu beantworten haben werden, müssen sich in ihrem Schlussentscheide den Experten fügen und sagen: Das verstehen wir nicht, sondern wir nehmen diejenige Summe an, welche die Experten festgestellt haben. Die Experten, welche so grosse wichtige Fragen zu entscheiden vermögen, sind nicht so dick gesät, und ich habe die Ueberzeugung, habe man das Schiedsgericht oder das Bundesgericht, so werden ungefähr die nämlichen Leute beigezogen werden müssen, welche die Sache verstehen und ein massgebendes Urteil über den Wert der Eisenbahnen abzugeben vermögen, unter Berücksichtigung der in den Konzessionen enthaltenen Bedingung, dass die Bahnen in einem völlig befriedigenden Zustande sich befinden müssen, bezw. dass man, wenn dies nicht der Fall sei, diejenigen Summen, welche notwendig sind, um sie in befriedigenden Zustand zu bringen, abziehe. Dies ist der wesentliche Punkt: Der befriedigende Zustand der Bahnen. Dieses Wort steht in den Konzessionen, und das ist auch das Wichtigste für die Erwerbung der Bahnen selbst.

Ich habe nicht mehr viel zu sagen. Ich will nur noch eine kurze Bemerkung beifügen, worauf ich schliessen werde. Zunächst sage ich, dass vom Standpunkt des Verkehrs, vom Standpunkt aus, wie sich die Dinge im Leben gestalten, für die Gesellschaften und den Staat eine viel grössere Garantie darin liegt, wenn das Bundesgericht mit seinen grossen und allgemeinen Beziehungen über die Sache spricht. Das Bundesgericht ist ja die Be-

hörde, welche in solchen Fragen massgebend urteilt, und es ist eine bekannte Thatsache — sie ist zwar von Herrn Speiser in anderem Sinne berührt worden —, dass nach meinen Erfahrungen und Erkundigungen die Schiedsgerichte weder für die eine noch die andere Partei verlockend sind. Ich weiss, dass in Bauprozessen die Schiedsgerichte eigentlich verpönt sind; ich kenne keinen bezeichnenderen Ausdruck. Alle Bauverträge, in welchen das Schiedsgericht von Behörden oder Privaten zu gewissen Zwecken, die man manchmal nicht kennt, ausdrücklich verlangt wird, haben für denjenigen, welcher die Baute ausführt, eine Gefahr in sich, und in der Regel fallen die Entscheide zu seinen Ungunsten aus. So ist es denn auch in der Praxis gekommen, dass man überall, wo es möglich war, die Schiedsgerichte beseitigt hat und an den gesöhnlichen Richter appelliert. Es wäre sehr wünschenswert, wenn beim Bundesgericht eine gewisse Abtheilung bestehen würde, die gerade in solchen Fällen die Beratung und Rechtsprechung übernehmen könnte, damit diese Schiedsgerichte, die immer Willkürlichkeit in sich schliessen, kurzerhand beseitigt werden können und wenigstens dort nicht vorgesehen werden müssen, wo sie nicht hinpassen.

Aus diesen mehr aus dem Leben gegriffenen Erwägungen und mit Rücksicht auf die ganze Entwicklungsgeschichte, welche das Verwaltungswesen der schweizerischen Eisenbahnen durchgemacht hat, unterstütze ich den Antrag der Mehrheit der Kommission.

**M. Comtesse:** Je n'abuserai pas de vos instants. J'ai demandé la parole pour expliquer la position que je veux prendre dans ce débat, n'ayant pu prendre part à la fin des travaux de la commission.

J'ai donné avec plaisir mon assentiment à toutes les dispositions de cette loi. Je ne crois pas, en effet, que la loi que nous discutons mérite les anathèmes dont elle a été l'objet dans certains milieux et dans une partie de la presse, je dis au contraire que c'est une loi bonne, utile, salutaire, nécessaire, et que bien loin de nuire aux intérêts des compagnies, elle est de nature à fortifier leur crédit en garantissant un bon régime financier.

Oui, elle est nécessaire, pour nous permettre de sortir une fois pour toutes de l'obscurité dont a été entourée cette question du rachat, et pour permettre enfin au peuple de se rendre compte, sur la base des études, fort bien entreprises par le conseil fédéral, des conditions financières du rachat, soit qu'il s'agisse du rachat total, soit qu'il doive porter sur la plus grande partie du réseau ou qu'il soit simplement partiel.

Cependant, si je n'ai pas hésité un instant à donner mon assentiment à toutes les autres dispositions du projet de loi, je ne puis me résoudre à suivre la majorité de la commission dans la voie que nous trace l'art. 22, voie que j'estime dangereuse.

Je ne puis pas admettre, en effet, que parce que la Confédération trouve un inconvénient dans la clause de l'arbitrage, parce que cette clause peut être une source de difficultés, de complications, venant s'ajouter aux autres pour s'opposer à la réalisation de l'entreprise du rachat, on décide d'écarter cette clause gênante, de la supprimer, de

substituer à la jurisprudence des arbitres celle du tribunal fédéral.

Je reconnais avec tous les membres de la commission qu'il est bien regrettable que nous ne puissions pas arriver à l'unité de jurisprudence, en ce qui concerne le problème complexe du rachat, plutôt que d'avoir cette pluralité de tribunaux d'arbitres, qui risque de nous conduire à des appréciations, à des jugements contradictoires. Mais il y a des situations avec lesquelles, malgré tous les inconvénients qu'elles offrent, il faut s'accomoder, quoique, à regret peut-être. Ne serait-il pas possible d'ailleurs d'écarter les inconvénients en cherchant à obtenir des compagnies qu'elles consentent à remplacer cette clause de l'arbitrage par une clause d'après laquelle le tribunal fédéral serait reconnu comme l'arbitre dans les cas litigieux? En tous cas, nous ne devons pas nous laisser aller à imposer ici notre volonté en supprimant une garantie que nous avons donnée aux compagnies dans les concessions.

L'état a concédé aux compagnies, aux entreprises privées de chemins de fer, le droit de construire, d'exploiter des chemins de fer et a fixé en même temps, par le cahier des charges des compagnies, les règles et les conditions du rachat et surtout le mode à suivre pour arriver en cas de difficulté à déterminer le prix de rachat. Le mode qui a prévalu est celui de l'arbitrage. Il y a là un engagement que nous devons respecter; si nous y manquions, ce serait affaiblir devant la conscience publique la notion du droit et le respect de la parole donnée par l'état. Et je dis que vous obtiendriez ce résultat d'affaiblir la confiance que le peuple doit avoir dans les autorités fédérales, et nous ne voulons pas contribuer à le produire.

Je suis rachatiste avec la majorité des citoyens de mon canton. Nous avons même devancé la Confédération, puisque nous avons racheté un chemin de fer, qui appartenait à une compagnie, dirigée par M. Marti et dont nous n'avions pas lieu d'être absolument satisfaits.

On peut faire le rachat de différentes manières. Pour ma part, j'aurais préféré qu'au lieu de s'étendre à tout le réseau, l'opération du rachat ne commençât que par une seule compagnie, le Jura-Simplon, par exemple, pour laquelle la Confédération est engagée déjà financièrement; et alors, sans qu'il y ait danger pour nos finances, nous pourrions nous livrer à une expérimentation de l'exploitation des chemins de fer par l'état, et nous nous rendrions compte du système qu'il conviendrait d'appliquer plus tard.

Mais, si rachatiste que je sois, je crois que ce serait très mal inaugurer les mesures préliminaires du rachat que de commencer en violant ce que j'appelle un engagement de l'état, de porter atteinte à un droit acquis, ce qui ne pourrait qu'affaiblir la notion du droit dans la conscience publique.

C'est pourquoi je voterai avec la minorité la suppression de l'art. 22.

**Fehr:** Gestatten Sie einem Mitglied der Mehrheit der Kommission einige wenige Worte über die juristische Seite des Artikels.

Die alten Konzessionen, die bis zum Jahre 1872

erteilt wurden, enthalten folgende Bestimmung: «Kann eine Verständigung über die beim Rückkauf zu bietende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.» Es fragt sich nun: Haben die Gesellschaften wohlverworbene Rechte auf diese schiedsgerichtliche Beurteilung? Nach der Rechtsauffassung, wie sie seit 1872 und 1883 in der bundesrechtlichen Praxis besteht und wie auch Herr Bolla deutlich auseinandergesetzt hat, sind die Konzessionen keine zweiseitigen Verträge, sondern sie sind Hoheitsakte. Der Staat hat durch diese Hoheitsakte nicht auf die Ausübung der Souveränität, des Hoheitsrechtes verzichtet. Es können aber die Eisenbahngesellschaften durch diese Konzessionen gewisse vermögensrechtliche Ansprüche, gewisse Privatrechte erworben haben. Diese Privatrechte, diese Vermögensrechte müssen wir schützen und achten, und wenn wir sie verletzen würden, so würden wir eine Rechtsverletzung begehen, und dann wären die Vorwürfe, welche von Seite der Minderheit uns gemacht werden, begründet. Deshalb müssen wir nun die Frage untersuchen, ob die Eisenbahngesellschaften einen privatrechtlichen Anspruch auf die schiedsgerichtliche Festsetzung der Entschädigung im Falle des Rückkaufs haben. Nach meiner Ansicht bezeichnet nun aber diese Klausel der Konzessionen über die schiedsgerichtliche Entscheidung nur das Gericht, welches über die Rückkaufsumme und die damit im Zusammenhang stehenden Streitfragen entscheiden soll. Die Bezeichnung der Gerichte ist aber ein unveräusserliches Recht des Staates, sei er eine Republik oder eine Monarchie. Der Staat verfügt unumschränkt darüber, welche Gerichte eingesetzt werden sollen, wie die Justizverwaltung zu ordnen sei. Dieses Grundrecht des Staates, jedenfalls des modernen Staates, ist ein absolut unveräusserliches. Nun kann der Staat für gewisse Bevölkerungskreise oder gewisse Personen einen besondern Gerichtsstand oder ein besonderes Gericht aufstellen. Das ist früher geschehen in Bezug auf die Geistlichen, in Bezug auf die Gerichtsherren, in Bezug auf die Stadtbürger, und das geschieht in unsern Zeiten in Bezug auf Militärs, Kaufleute, Arbeiter, meinetwegen auch für die Eisenbahnen. Aber ich sage: Hier ist der Staat wiederum befugt, diese für spezielle Stände oder Bevölkerungskreise eingesetzten Gerichte abzuschaffen und durch andere zu ersetzen, und es haben die betreffenden Privaten keinen privatrechtlichen Anspruch auf die Belassung dieser Gerichte und ihres Gerichtsstandes; das ist eine Sache des öffentlichen Rechtes, eine Vorschrift des Prozessrechtes. Im vorliegenden speziellen Falle ist die Einsetzung des Gerichtes Sache des Bundes. Der Bund, resp. der Staat wäre befugt, überhaupt zu verbieten, dass Schiedsgerichte in Anspruch genommen werden dürfen; er könnte sagen, über privatrechtliche Strei-

tigkeiten haben nur die ordentlichen Gerichte zu entscheiden. Aus diesem allgemeinen Rechte schliesse ich, dass der Staat befugt ist, zu verbieten, dass gewisse Streitigkeiten durch Schiedsgerichte entschieden werden; er kann sagen: diese privatrechtlichen Streitigkeiten sind durch die ordentlichen Gerichte zu entscheiden. Wenn nun der Staat, im speziellen Falle der Bund, diesen Standpunkt einnimmt, so verletzt er absolut keine privatrechtlichen Interessen. Es ist die Bestimmung, dass die Entschädigung im Rückkaufsfalle durch ein Schiedsgericht festzustellen sei, kein Vermögensrecht, und es könnte dieses Recht auch nicht Gegenstand einer Expropriation sein. Wie wollte man auch dieses Recht expropriieren können! Das Wesentliche für die Gesellschaften und die Moral ist, dass den Gesellschaften die Festsetzung der Rückkaufsumme durch ein absolut unparteiisches Gericht zugesichert werde, und da darf man doch gewiss sagen, es biete das Bundesgericht mindestens so viel, ich sage sogar mehr Garantien als ein Schiedsgericht. Ein Schaden erwächst also den Gesellschaften absolut nicht, und es ist nicht richtig, wenn der Vorwurf gemacht werden will, es benütze der Staat sein Gesetzgebungsrecht, um sich in rechtswidriger Weise Vorteile zu verschaffen. Nein, das Recht wird nicht gebeugt!

In einer Eingabe der N. O. B., welche erst letzten Montag eingegangen ist, wurde ausgeführt, dass die Schiedsgerichte in ihrer Rechtsprechung frei seien, während das Bundesgericht sich an die Gesetze zu halten habe. Das ist nun ein grosser Irrtum. Die Schiedsgerichte haben sich so gut wie das Bundesgericht an die Gesetzgebung zu halten, an die Gesetze, die gerade in Kraft bestehen; sie dürfen nicht über die Gesetze hinausgehen, sondern sie sind in ganz gleicher Weise an das Gesetz gebunden. Dann hat im weitern die N. O. B. sich auch darauf berufen, im gegenwärtigen Rechnungsgesetz von 1883 seien die Bestimmungen der Konzessionen betr. die schiedsgerichtliche Festsetzung der Rückkaufsumme gewahrt. Allein was im bisherigen Gesetz gestanden hat, das können wir nun in einem neuen Gesetz eben abändern. Es scheint, man habe damals gefunden, es sei nötig, ausdrücklich zu sagen, dass diese Bestimmungen bleiben. Nun können wir heute sagen: Diese Rückkaufsbestimmungen sind aufgehoben und an die Stelle der Schiedsgerichte tritt das Bundesgericht.

Hier wird, da noch mehrere Redner eingeschrieben sind, die Beratung abgebrochen.

(Ici, la discussion est interrompue, plusieurs orateurs étant encore inscrits.)



## **Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

### **Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1896 - 09:00
Date	
Data	
Seite	45-68
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 737

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bülletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 4

BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL  
DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2. —, Union postale fr. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

**Nationalrat. — Conseil national.**

Sitzung vom 19. März 1896, vormittags 9 Uhr. — Séance du 19 mars 1896, à 9 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } *M. Stockmar.*

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.**

*Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.*

**Antrag**  
**von Hrn. Nationalrat Dinkelmann.**  
17. März 1896.

Art. 25, letztes Alinea (Anträge der Kommission des Nationalrates) soll folgende Fassung erhalten:

Der Bundesrat wird ermächtigt, bis zum Erlasse eines Gesetzes über die Sekundärbahnen bei der Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes den Sekundärbahnen die thunlichsten Erleichterungen zu gewähren und deren besondere Verhältnisse, namentlich bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie bei der Amortisation allfällig rückständiger Einlagen in denselben zu berücksichtigen.

**Proposition**  
**de M. le conseiller national Dinkelmann.**  
17 mars 1896.

L'article 25, dernier alinéa (proposition de la commission) sera rédigé comme suit:

Jusqu'à ce qu'une loi ait été édictée sur les chemins de fer secondaires, le conseil fédéral est autorisé, dans l'application de la présente loi, à accorder à ces chemins de fer toutes les facilités possibles, en prenant notamment en sérieuse considération, lors de la fixation des versements réguliers au fonds de renouvellement, ainsi que lors de l'amortissement des versements éventuellement non encore effectués à ce fonds, les circonstances spéciales dans lesquelles ils se trouvent.

**Antrag**  
**von Hrn. Nationalrat Weibel.**  
18. März 1896.

Zu Art. 21, Abs. 2, wird folgender Zusatzantrag gestellt:

Dabei sind die im Jahre 1896 vorgenommenen Lohnerhöhungen so zu berücksichtigen, als ob sie in den Jahren 1891—1896 successive eingeführt worden wären.

**Proposition**  
**de M. le conseiller national Weibel.**  
18 mars 1896.

Adjonction à l'alinéa 2 de l'article 21:

Les augmentations de traitement décrétées en 1896 seront prises en considération comme si elles avaient été introduites successivement dans les années 1891—1896.

Fortsetzung der Detailberatung.

*Suite de la discussion article par article.*

(Siehe Seite 45 hievor. — Voir pag. 45 ci-devant.)

Art. 22.

(Fortsetzung. — Suite.)

**Keel:** Einer der Herren Vorredner von gestern hat seine Ueberraschung darüber ausgesprochen, dass die Opposition der Eisenbahnen gerade beim Art. 22 und nicht bei jenen Artikeln, welche vielmehr die materiellen Interessen betreffen, eingesetzt hat. Ich meinerseits muss bekennen, dass ich mehr oder weniger begreife, dass sie auf diesen Artikel 22 ein Hauptgewicht legen. Wenn es zur Zeit auch nur eine Bahn, die S. C. B., ist, welche diesen Artikel in formeller Weise scharf angreift, so ist es nicht ausgeschlossen, dass die andern Bahnen, welche hier in Betracht kommen, die N. O. B. und die V. S. B. nachträglich hier ebenfalls einsetzen werden. Ich begreife die Haltung der S. C. B., weil die Bahn, wie ein anderer Redner gesagt hat, hier einen Schein in der Hand hat, einen Schein, der hier im Rat und, wenn es zum Referendum kommen würde, auch im Volke nicht ohne Eindruck bleiben würde. Es hat für mich auch etwas auffallendes, schokierendes gehabt, da ich diese Schiedsgerichtsklausel in einer Reihe von Konzessionen gesehen habe, da ich gesehen habe wie sie im Bundesgesetz von 1883 mehr oder weniger wieder festgenagelt worden ist und wie im Jahre 1893 in die anlässlich einer Zusammenlegung der Konzessionen zwischen Bund und S. C. B. abgeschlossene Uebereinkunft die Bestimmung aufgenommen wurde, dass das Schiedsgericht gelten bleiben solle.

Ich begreife also die Bedenken, die man vielseitig hat, und es war mir nicht leicht — und ich war ernst dabei —, zu einer andern Ueberzeugung zu kommen. Aber ich bin zu der festen Ueberzeugung gekommen, dass die Aufnahme des Bundesgerichtes in dieses Gesetz konstitutionell zulässig, ja — ich gehe weiter — dass sie wünschenswert und, wie die Dinge stehen, sogar notwendig sei. Erlauben Sie mir darüber einige weitere Bemerkungen.

Ich berühre zuerst den rechtlichen Standpunkt, der zwar gestern bereits in ausgezeichneter Weise verteidigt worden ist. Wir sind alle darüber einig, was der Charakter der Konzession ist, dass sie ein Ausfluss der Hoheitsrechte des Staates ist. Wir sind darüber einig, dass die Konzession zweierlei Rechte, einerseits hoheitliche Rechte, andererseits private Rechte enthält. Wir sind überzeugt und haben die Erfahrung gemacht, dass privatrechtliche Teile der Konzessionen nicht abgeändert werden können, ohne dass die Eisenbahnen ein Recht auf Entschädigung haben. Wir haben aber auch durch die Erfahrung gesehen, dass hoheitliche Bestandteile der Konzessionen abgeändert werden können, weil sie Hoheitsrechte des Staates sind, und dass die Bahnen in diesem Falle einen Einspruch nicht machen können. Wenn die Bahnen glauben, dass wohlervorbene Rechte, dass Privatrechte verletzt seien, so haben sie einen klaren Weg. Sie gehen vor das Bundesgericht und das Bundesgericht wird sie schützen.

Ich meinerseits habe die Ueberzeugung, dass es sich hier mit dem Verlassen der schiedsgerichtlichen Klausel nicht um die Verletzung eines Privatrechts handelt. Die Aufstellung eines Schiedsgerichtes ist ein Ausfluss der Rechtspflege, welche allein dem Staate bezw. dem Bund zukommt. Die Organisation der Rechtspflege ist rein staatlicher Natur, und wenn der Staat Rechte dieser Art aus der Hand giebt, hat er vielleicht seine Kompetenz überschritten; jedenfalls kann er sie zu jeder Zeit wieder zurückziehen. Wir haben diese Erfahrung bereits im politischen Leben gemacht. Hat nicht die Bundesverfassung im Jahr 1874 die geistliche Gerichtsbarkeit, welche viel tiefer als die vorliegende Schiedsgerichtsklausel in die Interessen der Einzelnen und der Kantone eingegriffen hat, aufgehoben? Der Staat kann die Schiedsgerichte dulden, er kann sie einführen, wenn er will; aber wenn er findet, dass sie nicht am Platze seien, kann er sie auch wieder abschaffen.

Man hat sich darüber verwundert, dass im Jahre 1883 im Gesetz gesagt worden ist, dass die Konzessionsbedingungen in Bezug auf den Rückkauf unverändert stehen gelassen werden sollen. Ich mache in erster Linie darauf aufmerksam, dass wir hier also zum erstenmal die Frage der Schiedsgerichte in der Gesetzgebung selbst behandelt sehen. Man hat sich damals nicht damit begnügt, dass die Schiedsgerichtsklausel in den Konzessionen enthalten war, sondern man hat sie in die Gesetzgebung aufgenommen und damit erklärt, dass die Frage der Schiedsgerichte an und für sich ein Akt der Staatshoheit, ein Akt der Gesetzgebung sei. Und wie sie hier als unverändert forbestehend bestimmt wurde, ebenso kann die spätere Gesetzgebung dieselbe auch wieder aufheben. Damals hat man von keiner Seite dagegen Einspruch erhoben, dass diese Klausel durch die Gesetzgebung bekräftigt werde, obwohl man sich schon nach dem Wortlaut der betreffenden Bestimmung, dass die Konzessionen unverändert bleiben, vorstellen konnte, dass sie auch verändert werden können. Wo ist ein Gesetz, eine Verfassungsbestimmung, überhaupt eine allgemeine Rechtsauffassung, die nicht verändert werden kann? Die Rechtsanschauungen der Zeiten ändern sich. Was frühere Verfassungen gewährleistet haben, haben spätere Verfassungen aufgehoben; was frühere Gesetze gewährleistet haben, haben spätere Gesetze aufgehoben. Nennen Sie mir ein Gesetz, eine Verfassungsbestimmung, von der man sagen kann, dass sie nie aufgehoben werden könne! Die Veränderlichkeit ist dem Begriff der Gesetzgebung inkohärierend. Wir haben ja in der Verfassung sehr viele Bestimmungen, welche seiner Zeit den Kantonen oder den Gemeinden garantiert worden sind; aber diese Rechte, welche seiner Zeit Kantonen oder von Seite der Kantone Gemeinden und Privaten garantiert worden sind, sind im Lauf der Zeit ebenfalls verändert worden.

Wenn dieses Schiedsgericht in der Uebereinkunft mit der S. C. B. vom Jahre 1893 wieder festgestellt worden ist, so halte ich das für mehr oder weniger selbstverständlich. Im Jahre 1893, herrschte eben noch das gesetzgeberische Recht von 1883 und der Bundesrat hatte damals keine direkte Veranlassung, an der Gesetzgebung von 1883 zu rütteln, bezw. eine Gesetzesveränderung vorzunehmen. Diese Uebereinkunft war im Sinn und Geist jenes Ge-

setzes von 1883 abgeschlossen worden, aber nicht in dem Sinne, dass eine künftige Gesetzgebung nichts mehr ändern könne. Wir sehen gerade im Eisenbahnwesen, wie sich das Bewusstsein des Staates allmählich entwickelt hat und wir dürfen sagen, dass es zu langsam geschehen ist. Das war wieder ein Schritt, welcher in der Gesetzgebung gemacht wurde, dass man zwischen den Rechten des Staates und der Eisenbahnen näher und bestimmter unterscheidet möge.

Ich frage nun vom praktischen Standpunkt aus: was will eigentlich diese Gesetzesvorlage? Sie will dasjenige durchführen, was eigentlich seit längerer Zeit bei uns Regel geworden ist. Es ist Regel geworden in der J. S. und in der G. B. und es ist gesetzliche Regel geworden in allen Fällen, wo in Zukunft in Bezug auf die Konzessionen Änderungen stattfinden würden, wo überall dem Bunde das Recht vorbehalten ist, auch in dieser Richtung neu zu legislieren und diese neuen Grundsätze aufzustellen.

Ich frage weiter: was wollen wir mit dieser neuen Gesetzgebung? Wir wollen den Eisenbahnen dasjenige Gericht geben, das in der Schweiz als das oberste unparteiische Gericht anerkannt ist. Wir wollen ihnen eine Gerichtsbarkeit geben, von welcher gesagt worden ist, dass sie auf dem Bewusstsein der Verantwortlichkeit beruht. Wir wollen den Eisenbahnen und dem Staate gegenüber ein Gericht aufstellen, welches der öffentlichen Kontrolle unterliegt. Darin liegt eine grosse Garantie für eine richtige und korrekte Rechtsprechung. Wir wollen den Eisenbahnen das Bundesgericht geben, welches die Eisenbahnen zum grössten Teil bereits von sich aus acceptiert haben. Ich habe schon darauf hingedeutet, dass die J. S. und die G. B. das Bundesgericht anerkannt haben und dass die S. C. B. und N. O. B. es anerkennen würden, wenn in den Konzessionen irgend etwas geändert würde und der Bundesrat in dieser Richtung ein Begehren stellte. Ich habe mich dahin ausgedrückt, dass die Ersetzung des Schiedsgerichtes durch das Bundesgericht zulässig, ja dass sie wünschbar sei. Ich mache zuerst einen Rückblick auf die faktischen Verhältnisse. Sie haben bereits gestern gehört, dass die J. S. laut Fusionsvertrag das Bundesgericht hat. Die G. B. hat es ebenfalls. Die S. C. B. hat in dem Uebereinkommen von 1883 die Schiedsgerichte bestätigt. Die N. O. B. hat in Bezug auf die alten Netze für 15 Linien die Schiedsgerichte, für 10 Linien das Bundesgericht. Die V. S. B. hat drei Konzessionen, bei denen eventuell ein Schiedsgericht vorgesehen ist.

Was ist der Charakter dieses Schiedsgerichtes? Jede Partei wählt zwei Vertreter in das Schiedsgericht; das sind Personen, welche die Partei vertreten, welche sozusagen die Advokaten der Parteien sind. Ueber diesen vier Personen steht ein Obmann, welcher schliesslich, wenn die beiden Parteien sich nicht einigen, die Entscheidungsbefugnis in der Hand hat. Es hat gewiss etwas bedenkliches, wenn in die Hand eines Mannes solche Kompetenzen gelegt sein sollen, wo es sich unter Umständen um 20 bis 30 Millionen handeln kann.

Weiter ist es nicht unmöglich — ja es ist sogar wahrscheinlich —, dass, wenn der Bund den Rückkauf der Bahnen beschliesst, alle diese Bahnen mit einander zurückgekauft werden. Für diesen Fall

haben Sie eine Unzahl von Schiedsgerichten, welche theoretisch aufgestellt werden können und welche vielleicht auch praktisch aufgestellt würden, um die Sache umso mehr zu erschweren. Sie werden nun sofort zugeben müssen, dass bei der Verschiedenartigkeit dieser Schiedsgerichte auch bei gutem Willen sehr leicht ganz verschiedene Auffassungen in Bezug auf die Rechtsprechung entstehen können. Wir haben unter Umständen eine Desorganisation der Rechtspflege, wie sie nach meiner Ansicht der Bund als der oberste Hüter der schweizer. Rechtspflege in der That nicht dulden kann. Um aus dieser Schwierigkeit herauszukommen, glaube ich, giebt es nur den Weg, das Bundesgericht, unsere oberste ordentliche Gerichtsinstanz auch für diese Fälle entscheiden zu lassen.

Es ist auch noch auf andere Momente, welche — ich möchte sagen — die Notwendigkeit dieses Schrittes beweisen, hingewiesen worden. Wenn wir nicht das Mittel haben, vor dem Ablauf des Rückkaufstermins die finanzielle Frage gründlich abzuklären, so werden wir nicht zu einem Rückkauf kommen, wie seiner Zeit — nach meiner Ansicht mit Recht — der verehrte Herr Vorsteher des Eisenbahndepartements erklärt hat. Das Volk will wissen, wie hoch es der Rückkauf der Bahnen zu stehen kommt. Das werden wir aber nicht wissen können, wenn nicht das Bundesgericht die Sache entscheiden kann.

Nur noch eine Andeutung! Es ist Ihnen vor einigen Tagen eine Eingabe aus Zürich, datiert vom 12. März 1896, zugekommen. Diese Eingabe sagt, es müsse in Bezug auf die Rückkaufsfrage Klarheit geschaffen werden und äussert sich auf Seite 3 darüber also: «Das kann der Gesetzgeber aber nur dann, wenn er frank und frei die den Bahnen günstigere Interpretation zu der seinigen macht.» Sie sehen, welche Insinuationen hier dem Gesetzgeber, und eventuell den Schiedsgerichten gemacht werden. Was glauben Sie, dass das Volk dazu sagen werde, wenn die Rückkaufsfrage vor dasselbe kommt? Wird es je zu einem Rückkauf Ja sagen, welcher auf der Grundlage vorgenommen werden soll, dass man zum vornherein den Grundsatz aufstellt, dass man alles, was die Bahnen verlangen, acceptiert? Das Volk wird sagen: wir wollen Recht, und das Volk wird es verstehen, wenn wir sagen: wir haben einen Richter für das Recht.

**Curti:** Die Redner der Kommissionsminderheit haben zwar erklärt, dass die Konzessionen nicht ein eigentliches oder ausschliessliches Privatrecht bilden, aber es hat mir doch scheinen wollen, als ob aus ihren Darstellungen immer wieder der Gedanke herausgeklungen sei, es handle sich hier um einen Vertrag und wir dürfen an demselben nichts ändern, es sei auch die Bestimmung dieses Vertrages, welche von den Schiedsgerichten handelt, für uns rechtsverbindlich. Dem gegenüber, glaube ich, hat man mit besserem Grunde hervorgehoben, dass es sich hier nicht um einen Vertrag handeln kann. Es genügt ja schon, auf den Wortsinn hinzuweisen, das Wort «Konzession» etymologisch zu erklären, um sofort darüber ins Klare zu gelangen, dass ein Vertrag hier nicht in Frage steht. Allerdings wurde zuweilen in Botschaften oder Kommissionsberichten dieses Wort gebraucht, aber seit

langer Zeit hat man es vermieden und gewiss mit gutem Grunde, denn eine Konzession ist doch unmöglich ein Vertrag. Sie setzt nicht zwei Vertragsschliessende voraus, die ein gleiches Recht haben, sondern sie setzt einen Höheren voraus und einen weniger Hohen, wovon der Erste verleiht, erlaubt, bewilligt. Sie ist eine Verleihung, eine Zusage, aber eine solche, die an bestimmte Bedingungen geknüpft ist und unter Umständen wieder zurückgenommen werden kann. Die Konzession als ein Ausfluss des Hoheitsrechtes ursprünglich der Kantone und dann des Bundes konnte niemals das Recht der Gesetzgebung hindern, das Recht, Gesetze zu machen, die man als absolute Gesetze zu bezeichnen pflegt. Denken Sie sich, wohin wir mit der Auffassung, welche die Redner der Minderheit vertreten, gekommen wären, als es sich um die Aufhebung der Leibeigenschaft, um die Ablösung der Zehnten oder um die Einführung der Niederlassungsfreiheit handelte. Es wäre mit dieser Rechtsanschauung nicht möglich gewesen, einen neuen Gesellschaftszustand zu begründen. Gewiss gehören auch die Eisenbahngesetze eines Landes in die Reihe der absoluten Gesetze, von denen ein grosser Rechtslehrer gesagt hat, dass sie nicht der reinen Rechtsphäre im gewöhnlichen Sinne zuzuzählen seien und «nicht im reinen Rechtsgebiet ihren Ursprung haben, sondern mit sittlichen, politischen, volkswirtschaftlichen Gründen und Zwecken im Zusammenhange stehen». Diese Unterscheidung, die Savigny gemacht hat, scheint mir sehr zutreffend auf die Eisenbahngesetzgebung, welche sich nach den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen eines Volkes zu richten hat und welche darum auch im Lauf der Zeit verändert werden muss. Und die sogenannte Normalkonzession, welche wir aufgestellt haben, entspricht ganz dieser Auffassung, denn sie spricht von den jeweiligen Eisenbahngesetzen. Sie hat gerade diesen Ausdruck «jeweilig» angenommen, damit klar gestellt sei, dass die Eisenbahngesetzgebung etwas bedeute, was über den Konzessionen steht. Und ein anderer grosser Rechtslehrer, Ihering, hat folgendes Wort geschrieben, das mir auch sehr auf die Situation zu passen scheint, in der wir uns heute befinden: «In praktischen Dingen enthält das Fazit die Probe auf den Ansatz des Rechenexempels; ist ersteres verfehlt, so muss bei letzterem ein Irrtum begangen sein, der Ansatz muss einer erneuerten Prüfung unterworfen werden — das praktische Resultat hat das Korrektiv des theoretischen Denkens abzugeben». Der Ansatz — das sind hier die Schiedsgerichte, welche nicht Stand halten vor dem praktischen Resultat unserer ganzen politischen und ökonomischen Entwicklung. Ich habe nun von Herrn Comtesse gehört, dass er ein Anhänger des Rückkaufs sei, was mir allerdings schon bekannt war, dass er aber glaube, man dürfe hier ein Engagement nicht rückgängig machen, das man eingegangen sei. Aber dieses Engagement war nicht derart, dass es nicht eben die Klausel enthalten hätte, es könne rückgängig gemacht werden. Ein Engagement, das uns für alle Zeiten gebunden hätte, konnte nicht eingegangen werden, und diejenigen, die vor uns hier waren, haben nicht die Gegenwart und die Zukunft unseres Landes im voraus sequestrieren können.

Herr Bolla hat italienische Juristen zitiert, welche in Eisenbahnsachen sich ganz auf den Boden

des Vertragsrechtes stellen. Nun glaube ich, besitze das römische und das italische Recht überall eine grosse Autorität, aber ich bezweifle, ob diese Autorität auch dem modernen italienischen Recht und gerade in Eisenbahnsachen zukomme, denn was diese Juristen sagen, scheint mir nur eine Begleitung der italienischen Gesetzgebung und Eisenbahngeschichte zu sein, deren Zustand Ihnen gestern Herr Marti gemalt hat. Die Italiener haben sonst weniger Sinn für das Vertragsrecht als vielmehr für das Neue und das Revolutionäre in Recht! Wie man andern Staaten, z. B. in Preussen, über die Konzessionen von Eisenbahnen denkt, das hat Ihnen hauptsächlich Herr Marti gesagt, indem er einen Artikel aus der preussischen Eisenbahngesetzgebung zitierte. Allerdings wurde dieser Artikel in der Rede des Herrn Dr. Speiser bereits antizipiert und Herr Dr. Speiser war der Meinung, in Preussen habe eben der König ein Recht, das sich unser Volk in der damaligen wirtschaftlichen Periode, in der man zuerst Eisenbahnen baute, nicht habe geben wollen. Nun finde ich, es wäre doch für uns recht schlimm, wenn das Schweizervolk seinen Eisenbahnen gegenüber nicht ein ebenso starkes Recht hätte, wie der König von Preussen. Denn die Interessen, die unser Volk wahren will, sind gerade so gross wie diejenigen des preussischen Volkes, und wir dürfen nicht zugeben, dass die Republik die Interessen der Allgemeinheit schlechter zu wahren im stande sei, als irgend eine Monarchie.

Wie aber hat man in einer früheren Periode gedacht, als man noch weniger von Staatssozialismus und Etatismus und wie diese verwirrenden Vokabeln noch heissen mögen, gesprochen hat? Als man 1872 das sogenannte Eisenbahngesetz, das Gesetz über den Transport und den Betrieb der Eisenbahnen, machte, damals, als es sich darum handelte, den Eisenbahnen bedeutende Verpflichtungen aufzuerlegen, die unendlich grösser sind als der Verzicht auf die Schiedsgerichte, den wir heute wollen, da kamen die Eisenbahngesellschaften auch mit einer ihrer üblichen Kollektiveingaben und stellten folgenden Satz auf: «Die genehmigten Eisenbahnkonzessionen der Schweiz sind ein privatrechtlicher Bilateralvertrag zwischen den Kompagnien und dem Staat über Privatrechte. Das Eisenbahngesetz selbst ist ein Teil dieses Vertrages; es kann für die bereits konzessionierten Bahnen nur durch neuen Vertrag und mit Einwilligung beider Teile geändert werden. Selbst der Uebergang der in den Konzessionen den Kantonen vorbehaltenen Rechte, respektive der Uebergang dieser Staatskompetenzen von den Kantonen auf den Bund muss durch freie Verständigung festgestellt werden.» Selbst der Uebergang der kantonalen Kompetenzen auf den Bund, selbst diese so eminent staatsrechtliche Seite der Frage wurde von den Eisenbahngesellschaften so aufgefasst, dass sie mit ihnen vereinbart werden müsse und dass wir ohne ihre Zustimmung überhaupt keine Eisenbahngesetzgebung erlassen dürften. Wenn man das jetzt hört, so erscheint allerdings der Kampf um die Schiedsgerichte als der Kampf um die letzte Position einer Auffassung, die schon längst hätte verlassen werden sollen. Der Bundesrat hat darauf eine sehr kategorische Antwort gegeben. Er hat in seiner Botschaft, worin er den Erlass eines Eisenbahngesetzes empfahl, folgendes gesagt: «Konzessionen sind Akte der Staatshoheit. Der

Staat pacifiziert nicht mit den Eisenbahngesellschaften; er macht allerdings diesen Privatindustrien gewisse Zusagen, welche ihnen ermöglichen, die geschäftliche Seite ihrer Unternehmungen in Sicherheit zu begründen; allein er denkt nicht daran, sich in der Ausübung seiner eigenen Hoheitsrechte den Privaten gegenüber im Geringsten zu beschränken; ja es wäre zu einer solchen Entäusserung der staatlichen Hoheitsrechte gar keine Staatsbehörde befugt. Damit fällt dann von selbst die Folgerung dahin, dass die Konzession und das Gesetz nur mit Zustimmung des Konzessionsinhabers vom Staate verändert werden dürfen.»

So der Bundesrat. Ganz ähnlich sprach sich der Berichterstatter der ständerätlichen Kommission, Herr Kappeler, aus, indem er sagte:

«Wenn der Rechtsstandpunkt der Kompagnien wirklich begründet ist, so können die Räte offenbar in das Gesetz nicht eintreten, denn es müsste jeder staatlichen Verfügung in Sachen eine Vereinbarung vorangehen, die wir dann gleich einem Staatsvertrag annehmen oder verwerfen können. Das Eisenbahngesetz ist auf 99 Jahre fixiert, und alle die öffentlichen Interessen, welche in demselben niedergelegt sind, dürften somit für ein Jahrhundert (Rückkauf vorbehalten) vom Staate keinerlei Hülfe erwarten, wenn auch nur einzelne der vielen Gesellschaften sich nicht zu Veränderungen freiwillig herbeilassen wollten. Der Staat müsste in allen diesen Dingen mit den Kompagnien von Macht zu Macht verhandeln; zu eigener freier Thätigkeit und zu gesetzgeberischer Einwirkung hätte er gebundene Hände. Dies sind augenfällig die logischen Konsequenzen der von den Gesellschaften aufgestellten Theorie. Diese Theorie müssen wir, wie schon der Bundesrat gethan hat, entschieden verwerfen.»

Und dann wird gesagt: «Der Gegensatz von Staatsbau und Privatbau ist keineswegs der, dass bei letzterem die Gesellschaften eine reine Privatindustrie betreiben, und der Staat hat den Bahnen die öffentlichen Interessen keineswegs in diesem ausgedehnten Sinne preisgegeben, überlassen, sondern er hat ihnen öffentliche Interessen zur Besorgung an seiner Statt übertragen, anvertraut, ohne jedoch auf die fortdauernde Sorge für diese Interessen auf die Dauer der Konzession zu verzichten. Er bleibt in vielfacher Richtung der nicht beschränkte Beschützer dieser Interessen.»

Ich glaube, das war eine deutliche Sprache, die man zu einer Zeit führte, in welcher wir uns noch nicht in der sozialpolitischen Aera befunden haben. Man hat damals schon gewusst, was ein Hoheitsrecht des Staates ist, und hat damals schon einen Vertrag von einer Konzession zu unterscheiden verstanden.

Nun will ich freilich die Einschränkung machen — und ich mache sie willig —, dass bei diesen Konzessionen auch Vermögensrechte mit in Frage kommen. Da hat jene ständerätliche Kommission erklärt, dass solche Vermögensrechte allerdings vom Staate mit Loyalität zu behandeln seien. Ich frage mich aber: wird denn ein Vermögensrecht verletzt, wenn wir die Schiedsgerichte abschaffen? Es wäre etwas ganz anderes, wenn wir z. B. festsetzten, dass die Dauer der Konzessionen eine andere wäre. Das würde mir als ein Eingriff in das Vermögensrecht, welches durch die Konzessionen konstituiert worden ist, erscheinen. Es wäre etwas anderes, wenn

wir einen andern Rückkaufstermin festsetzen und sagen würden: statt in 15 Jahren darf jeweilen schon nach 5 Jahren gekündigt werden. Da könnte es streitig sein, ob der Staat eine solche Kompetenz sich anmassen dürfte. Es wäre offenkundig die Verletzung eines Vermögensrechtes, wenn wir sagen würden, die Maximaltaxe, welche die Eisenbahnen erheben dürfen, müsse auf die Hälfte reduziert werden. Damit würden wir natürlich jene ökonomische Sicherheit gefährden, die wir den Eisenbahnen als den Vertretern öffentlicher Interessen garantiert haben. Solche Fälle zählt der von Herrn Kappeler verfasste ständerätliche Bericht mehrere auf. Aber von einem Schiedsgericht ist in dem Bericht nirgends die Rede. Man hat offenbar nicht daran gedacht und hätte es nicht begriffen, dass der Unterschied im gerichtlichen Verfahren ebenfalls eine vermögensrechtliche Seite haben sollte. Und wenn Herr Dr. Speiser einen jüngern Bericht, denjenigen des Herrn Dr. Simon Kaiser aus dem Jahre 1883, zitiert hat, wo zur Beruhigung der Gegner des Rechnungsgesetzes von damals erklärt wurde, es bleiben ja die Konzessionsbestimmungen unverändert, so finden sich auch dort einige Beispiele, wie das zu verstehen sei. Es ist von der Rückkaufsumme die Rede, die nicht verändert werden soll, aber es ist nirgends von den Schiedsgerichten die Rede. Es kann — und das ist doch gewiss das Kriterium — von den Eisenbahngesellschaften nicht nachgewiesen werden, dass ihnen durch die Abschaffung der Schiedsgerichte ein Vermögensnachteil erwachse. Das ist doch sonst bei jedem Vermögensrecht der Fall, dass man auf den erfolgten Schaden klagen kann. Wo aber ist nun hier ein Schaden? Die Eisenbahnen haben deshalb nicht ein schlechteres Prozessrecht, weil sie die Rückkaufstreitigkeiten künftig vor das Bundesgericht bringen müssen und nicht mehr vor das Schiedsgericht. Man hat gewiss zutreffend bemerkt, dass sie ein besseres Recht bekommen, denn es werde statt eines unter Umständen launischen Richters ein wirklich unparteiischer Richter sprechen. Allerdings kann man nun streng rechtlich wieder sagen: das mag ja wohl sein, aber ein Schiedsrichter ist uns lieber. Da wiederhole ich denn von neuem: wozu fordert Ihr den Schiedsrichter, wenn Ihr doch nicht nachweisen könnt, dass Euch aus der Veränderung der Instanz ein Schaden erwachse?

Es ist auch bemerkt worden, hier handle es sich um Experten, es müssen Sachverständige da sein. Schliesst denn die Behandlung der Rückkaufstreitigkeiten durch das Bundesgericht aus, dass Experten bestellt werden?

Ist es nicht ganz selbstverständlich, dass auch der Bundesrichter Experten darüber vernehmen wird? Ja, es ist sogar notwendig, es ist durch die ganze Natur der Sache geboten, es ist unerlässlich, es kann nicht anders sein.

Wie steht nun heute diese Frage und warum wollen wir die Schiedsgerichte beseitigen? Einfach darum, weil wir uns in einer Zwangslage befinden, nicht etwa aus einer Anwandlung von Willkür. Denn ich gebe mit Herrn Keel zu, dass es ja auf alle Fälle für uns etwas Unbequemes und etwas Missliches hat, diesen Schritt thun zu müssen, darum, weil leicht eine falsche Vorstellung von unserem Vorgehen erweckt werden kann, und weil diejenigen, welche ein Interesse daran haben, den Rückkauf zu

verhindern, sich grosse Mühe geben werden, diese falsche Vorstellung wirklich zu erwecken, um das Publikum irre zu führen. Wir müssen die Schiedsgerichte auf die Seite bringen, deshalb, weil, wenn wir sie behalten, wir einfach nicht dazu kommen, von unserem Rechte des konzessionsgemässen Rückkaufes Gebrauch zu machen und da, sage ich nun, steht das materielle Recht doch entschieden über den blossen Formalitäten. Es gilt hier die Substanz zu retten, sich dieses Rückkaufsrecht des schweizerischen Volkes nicht nehmen zu lassen. Dem gegenüber muss die Rechtsform zurücktreten. Ein solches einzelnes Privatrecht kann sich nicht auflehnen gegen den Zweck einer ganzen Gesetzgebung. Der Augenblick ist endlich gekommen, von dem ich glaube, dass das Schweizervolk ihn wahrnehmen könne, um endlich dasjenige zu thun, was es versäumt hat und was schon von Anfang an, als man Bahnen baute, hätte geschehen können. Jahrzehnte hindurch hat man sich immer Mühe gegeben, den Fehler des Jahres 1852 gut zu machen. Der Bundesrat hat in den 50er Jahren einen Fonds anlegen wollen, um allmählich die Eisenbahnpapiere zurückzukaufen. Stämpfli hat anfangs der 60er Jahre das Projekt eines freihändigen Gesamtrückkaufes ausgearbeitet. Man hat in den Kreisen unseres Volkes vom Rückkauf der Eisenbahnen gesprochen, nach der Nationalbahnkatastrophe, im Jahre 1883, als der Kündigungstermin das erste Mal gekommen war und dann, wie Sie wissen, in der Folge noch wiederholt. Immer scheiterte man an der Ausführung dieses Gedankens, man kam nicht dazu, dem Volke zu sagen, wie teuer es kaufen müsse, und vom Centralbahnhandel ist uns ja in bester Erinnerung, dass hauptsächlich die Preisfrage für das Projekt des Bundesrates und der Räte verhängnisvoll wurde. Damals haben, was ich sehr bezeichnend finde, diejenigen Kantone, in welchen die Centralbahn gelegen ist, für den Rückkauf gestimmt, nämlich Baselstadt, Baselland, Solothurn und Bern, die andern aber haben verworfen. Ich denke mir nun, wenn es möglich wäre, zur Zeit der Kündigung im Jahre 1898 allen Kantonen zu sagen, dass wir das Gesamtnetz zurückkaufen, unter welchen genaueren Bedingungen wir in der Lage sind, zurückzukaufen, dass wir die Eisenbahn-Administration derart frei organisieren, um sie nicht als eine bürokratische erscheinen zu lassen, dass wir in diesem Falle nun endlich den Rückkauf vollziehen können.

Aber nun kommen einige Eisenbahngesellschaften und erklären, dass das nicht geschehe: Ihr dürft nicht im voraus wissen, wie teuer da gekauft wird. Das würden wir wohl wissen, wenn das Bundesgericht zu sprechen hätte, welches ja aller Vermutung nach die Präjudizialentscheide, welche es nach diesem Eisenbahngesetz sprechen muss, zur Richtschnur nehmen wird bei Entscheidung der Rückkaufstreitigkeiten. Nein, wir wollen den Entsch eid diesen Schiedsgerichten überlassen, von welchen Ihr nicht wissen könnt, welche Summe sie festsetzen, diesen Schiedsgerichten, welche nicht in der nötigen Zeit vor dem 1. Mai 1898 mit ihren Entscheidungen im Reinen sein werden! Weil nun also die Eisenbahnen diese Verhinderungspolitik uns gegenüber treiben wollen, sollen wir durchaus das Rückkaufsrecht preisgeben, um an einer Form festzuhalten, an einer Form, die wir, wie ich anfangs gezeigt habe, auch nach allen juristischen Begriffen

zu ändern befugt sind. Es ist in der That die Geschichte des Shylock, welcher sich den Schein hat ausstellen lassen, dass er ein Pfund Fleisch zu verlangen hat und dieses Pfund Fleisch gerade zunächst dem Herzen. Wenn die Eisenbahngesellschaften die Schiedsgerichte behalten, so ist das Leben unserer ganzen Rückkaufsbewegung gestört; es wird dieses Recht des Volkes vernichtet. Nun halte ich dafür, dass wir ruhig sagen dürfen: wir geben Euch alles, was wir Euch versprochen haben; wir geben Euch für die Eisenbahnen dasjenige, was sie wert sind; wir werden nicht schachern und knausern; aber wir wollen, dass wir zur Zeit, da wir uns erklären müssen, unser Wort frei haben, und dass wir nicht wieder darum, weil Ihr an der Marotte dieser Schiedsgerichte festhaltet und Euren Schein uns zeigt, wiederum fünfzehn Jahre warten müssen.

Es hat sich nun noch nie eine so günstige Perspektive für den Eisenbahnrückkauf eröffnet wie gegenwärtig. Das kann sich ja jeder ausrechnen, dass bei dem heutigen sinkenden oder gesunkenen Zinsfusse und vermöge der Vereinheitlichung des Betriebes, die wir vorzunehmen im stande sein werden, wir günstiger verwalten werden, als die heutigen Eisenbahngesellschaften, — dass wir im stande sind, diese gefürchtete Finanzoperation durchzuführen, dass wir den Kredit des öffentlichen Geldmarktes für uns haben, dass wir im stande sein werden, gehörige Löhne zu bezahlen, dass wir aus unseren Einkünften etwas erübrigen werden für den Ausbau des Sekundärbahn-Netzes und für die Ermöglichung der Alpendurchstiche. Man braucht gar nicht sanguinisch zu denken und zu meinen, wir werden dabei gute Finanzen machen. Soviel steht fest, dass wir angesichts der sehr günstigen Zinsverhältnisse im stande sein werden, eine Menge volkswirtschaftlicher Vorteile für unser Land zu erlangen und dass gerade diejenigen Kreise, aus denen sich heute noch am meisten Stimmen gegen den Eisenbahnrückkauf erheben, den meisten und nächsten Nutzen davon haben werden, weil erst die Vereinheitlichung und der Staatsbetrieb es uns ermöglichen, eine richtige Tarifpolitik zu treiben. Und nun sollen alle diese Vorteile, die ein Volk wahrnehmen kann, nicht ergriffen werden können, weil es einigen Eisenbahnverwaltungen nicht gefällt, auf die Schiedsgerichte zu verzichten! Die Jura-Simplon- und die Gotthardbahn verlangen diese Schiedsgerichte nicht; auch bei der Nordostbahn sind eine ganze Reihe früherer, schiedsgerichtlicher Konzessionen, um mich kurz so auszudrücken, durch bundesgerichtliche ersetzt worden und bei den Vereinigten Schweizerbahnen sind es meines Wissens nur 3 Konzessionen, welche das Schiedsgericht vorsehen. Die einen also finden es ganz natürlich, dass man das Bundesgericht für die Schiedsgerichte substituiert, die andern aber finden es darum nicht natürlich, weil sie glauben, dass damit jedes Projekt eines konzessionsgemässen Rückkaufes und die Benutzung der nützlichen Frist hinfällig gemacht werden könne. Ich frage Sie: wo ist hier das Recht? Da, wo es sich um diese rein prozessualische Form des Verfahrens handelt oder da, wo es darauf ankommt, dass eine der wichtigsten, essentiellsten, fundamentalsten Bestimmungen der Konzessionen, das Kündigungsrecht, gerettet werde?

Man hat gesagt, wenn man diese Schiedsge-

richte so mit dem nassen Finger weg wische, so werde das Rechtsbewusstsein unseres Volkes verletzt. Ich glaube gerade das Gegenteil; der ruhige Rechtsverstand unseres Volkes würde es niemals verstehen, dass ein grosses, materielles Recht zu Grunde gehen soll wegen dieser Formalität, die ja für die Eisenbahngesellschaften selber vermögensrechtlich nichts wert ist, sondern nur als ein Verhinderungsmittel dient. Das Rechtsgefühl unseres Volkes würde mit einem ungeheuren Unwillen gegen Bundesrat und Bundesversammlung auftreten, wenn wir ihm am 1. Mai 1898 sagen müssten: du kannst den Kündigungstermin nicht gebrauchen, du darfst es nicht; denn diese Formalität der Schiedsgerichte steht dem entgegen und es gefällt den Herren Verwaltungsräten einiger Eisenbahngesellschaften nicht, dir dein Recht zu erlauben. Es ist eine Petition an die Mitglieder der Kommission oder vielleicht an sämtliche Herren des Rates eingetroffen von den Nebenbahnern oder Nebenbahnen (Heiterkeit); in dieser Petition werden viel einschneidendere Forderungen gestellt, als diejenige, die wir hier in Bezug auf die Schiedsgerichte aufstellen. Da werden uns Grundideen für den Rückkauf gegeben, die wir in das Rechnungsgesetz hineinbringen sollen; da soll über den Rückkauf das und das gesagt werden, wodurch die bisherigen Konzessionsbestimmungen eine Interpretation erfahren, so oder anders müssen sie nun ausgelegt werden. Wir gehen nicht soweit; wir wollen auch zu unsern Gunsten die Rückkaufsbestimmungen nicht ändern; wir wollen nur durch Beseitigung der Schiedsgerichte sie wahr machen können. Hier dagegen mutet man uns zu, dass wir allerlei sagen, was für den Rückkauf als solchen bestimmend sein soll. Von der gleichen Seite also von der man eine solche Abänderung der Rückkaufsbedingungen verlangt, erhebt man gegen uns die Anklage, dass wir die Schiedsgerichte beseitigen wollen. In der gleichen Petition sind Vorschläge gemacht für die Forderung von Nebenbahnen, die ebenfalls in dieses Bundesgesetz über das Rechnungswesen hineingebracht werden sollen. Da soll den Eisenbahngesellschaften ein Expropriationsrecht verliehen werden für den Fall, dass sie Nebenbahnen bauen; da sollen die Eisenbahngesellschaften gehalten werden, so und so viel Prozente zu zahlen für den Fall, dass solche Nebenbahnen gebaut werden, und der Bund als Rechtsnachfolger der Hauptbahnen soll nachher gehalten sein, diese Verpflichtungen betreffend die Subventionen zu übernehmen. Sind das nicht viel stärkere Abänderungen, sind das nicht viel grössere Eingriffe in die Rechte der Eisenbahngesellschaften?! Ich würde daran glauben, wenn nicht eben das Ganze nur den Charakter einer Ironie auf unsere Gesetzgebung sein sollte und wenn man nicht mit dieser Dazwischenkunft des Sekundärbahngedankens überhaupt dem Rückkauf der Hauptbahnen ein Schnippchen hätte schlagen wollen.

Eine letzte Bemerkung der Redner, welche den Standpunkt der Minderheit vertreten haben und die ich noch zu widerlegen versuchen will, war die, es geschehe eine Kreditschädigung für unser Land, wenn wir die Schiedsgerichte nicht belassen. Nun weiss ich ja, dass man im Auslande viel Lärm gemacht hat gerade wegen dieses unseres «Vertrages». Aber glauben Sie ernstlich, dass es im Auslande nur Leute gebe, die schreiben können, und nicht andere gebe, die auch zu lesen verstehen? Ich

denke, dass man sich im Auslande sagen wird, das Verfahren der Eidgenossenschaft sei ein durchaus billiges, da sie ja die Werte bezahlen will, welche in den Eisenbahn-Objekten und in den Betriebsergebnissen repräsentiert sind, da sie ja keine unrichtige Kaufsumme zu zahlen bestrebt ist und da sie nichts anderes als eben dieses Konzessionsgemässe Recht der Kündigung sich wahren will. Man hat sogar die Intervention des preussischen Handelsministers angerufen, aber mir ist nichts bekannt geworden davon, dass Preussen sich eingemischt hätte, und ich glaube, es wird dieser Staat das am wenigsten thun, da er in seiner Bahngesetzgebung eine so freie und gewiss auch sehr korrekte Auffassung von dem Werte der Konzessionen hat, die er nicht als Vertrag, sondern als Verleihung betrachtet, welche geändert werden kann.

Ich fürchte also nach keiner Seite hin etwas von unserm Vorgehen. Der Kredit unseres Landes wird darunter nicht Schaden leiden. Wohl aber würde uns die Beibehaltung der Schiedsgerichte auf gefährliche Wege bringen. Wenn diese Schiedsgerichte im Jahre 1898 noch beständen und die einen Eisenbahnen sich dem Rückkauf widersetzen wollten, dann glaube ich allerdings, dass die Expropriation der allemeine Ruf im Lande sein würde. Obwohl ich keinen Augenblick bezweifle und obwohl es in unsern Botschaften und Kommissionsberichten durch 40 Jahre hindurch nie bestritten worden ist, dass man expropriieren dürfe, und obwohl bedeutende Juristen, wie z. B. Andreas Heusler, der Expropriation zu Gevatter stehen und für sie angerufen werden können, so will es mir scheinen, dass, wenn diese faktische Verhinderung, welche die Bahnen planen, nicht aus dem Weg geräumt werden könnte, dann das Expropriationsbegehren aus unserm Volke ein zu leidenschaftliches wäre, um den Eisenbahngesellschaften zu sagen, wie unweise sie mit ihrer venetianischen Komödie des Shylok gehandelt haben und dass diese Komödie einen tragischen Abschluss für sie finden würde.

**Albertini:** Wir haben die Frage betreffend Beibehaltung oder Beseitigung der Schiedsgerichte in zweifacher Richtung zu prüfen. In erster Linie haben wir uns darüber Klarheit zu verschaffen, ob es auf Grund unserer schweizer. staatsrechtlichen Anschauungen, ob es auf Grund unserer Eisenbahngesetzgebung, ob es sodann noch auf Grund unserer Konzessionen zulässig erscheint, dass die Schiedsgerichte auf dem Wege der Gesetzgebung durch das Bundesgericht ersetzt werden. Sie wissen, dass in den ersten Dezennien unseres Bahnbaues von seiten der Bahnen der Standpunkt eingenommen und sehr festgehalten wurde, dass die Konzessionen wesentlich als privatrechtliche Verträge aufzufassen und als solche zu behandeln seien. Der Kampf über die rechtliche Natur der Konzessionen kam bekanntlich im Jahre 1872 bei Erlass des sehr tief eingreifenden Eisenbahngesetzes und sodann im Jahre 1883 bei der Regelung der Rechnungsverhältnisse unserer Bahnen zum Ausbruch, und zwar in dem Sinne, dass der Staat seine Hoheitsrechte festhielt und voll und ganz zur Geltung brachte, während er allerdings anderseits in ganz loyaler Weise auch die privatrechtlichen Momente, die in den Konzessionen

sionen liegen, respektierte. Dieser Kampf konnte nicht anders ausfallen. Denn erstens ist die Frage, um die es sich handelt, im Grund eine reine Gerichtsstandsfrage und als solche eine Frage öffentlich rechtlicher, also hoheitlicher Natur. Sodann kann die ganze Frage als privatrechtliche schon deshalb nicht aufgefasst werden, weil die Frage, ob im Falle des Rückkaufes Schiedsgerichte oder das Bundesgericht amtieren sollen, nicht vermögensrechtlicher Natur ist. Sobald sie aber nicht vermögensrechtlicher Natur ist, so ist sie auch nicht privatrechtlicher Natur. Das ist die notwendige Konsequenz. Der Staat verpflichtet sich privatrechtlich bekanntlich nur da, wo er als Fiskus, d. h. als Vertreter privater Interessen auftritt, aber nie da, wo er als Vertreter seiner hoheitlichen Befugnis in Thätigkeit kommt.

Mich hat ganz besonders noch ein Motiv in dieser Frage schlüssig gemacht. Dieses Motiv wurde bisher in der Diskussion gar nicht berührt. Sie wissen, dass bis zum Jahre 1872 die von den Kantonen erteilten Konzessionen hieher zur Genehmigung gelangten. Diese Konzessionen wurden nun bis zum Jahre 1872 in folgender Weise genehmigt. Ich will Ihnen den Wortlaut geben, wie er sich aus den Akten ergibt. Der Art. 4 der Genehmigungsformel für diejenigen Konzessionen, die vor dem Jahre 1872 erteilt wurden, lautet: «Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung und namentlich das Gesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 28. Juni 1852 genaue Beobachtung finden und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzessionen in keiner Weise Eintrag geschehen.» Also bis zum Jahre 1872 wurden sämtliche Konzessionen unter dem ausdrücklichen Vorbehalt genehmigt, dass die Bundesgesetzgebung voll und ganz gewahrt sei. Von 1872 an finden Sie in Art. 1 der Konzessionsakte folgende Bestimmung: «Es sollen die jeweiligen Bundesvorschriften, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über Bau und Betrieb der Eisenbahnen zu jeder Zeit genau beobachtet werden.» Also auch in Bezug auf diejenigen Konzessionen, welche nach 1872 erteilt wurden, hat der Bund sich voll und ganz das Gesetzgebungsrecht vorbehalten, und unter dieser Bedingung sind sämtliche Konzessionen erteilt worden. Daraus geht doch gewiss schlagend hervor, dass selbst auf dem Standpunkt der Konzessionen die Bahnen das Gesetzgebungsrecht des Bundes voll und ganz anerkennen müssen.

Das und nichts anderes ist bisher in Sachen gehandhabtes und geltendes schweizerisches Staatsrecht. Man sollte deshalb etwas vorsichtiger sein, wenn man heute dem Bund, wenn er innerhalb seiner Rechtssphäre handelt, den Vorwurf macht, dass er gegenüber den Bahnen Gewalt übe. Uebrigens wenn dem auch so wäre, so täuschen Sie sich nicht! Dieses — ich möchte sagen — expansive Bestreben unserer Gesetzgebung in Bahnsachen ist ein ganz natürliches, weil es die gegebene Folge unseres wirtschaftlichen Lebens und unserer wirtschaftlichen Bedürfnisse ist. Sie werden diese Strömung niemals eindämmen können, und wenn Sie den Versuch machen, sie einzudämmen, wird sich Widerstand geltend machen.

Soviel in Bezug auf die rechtliche Frage. Die zweite Frage, die ich mir stelle, ist die, ob, zugegeben dass der Bund berechtigt sei, legislativ die Schiedsgerichte zu entfernen, für den Bund Gründe

öffentlich-rechtlicher Interessen vorliegen, die Schiedsgerichte zu entfernen. Auch diese Frage bejahe ich unbedingt. Denn erstens sind Schiedsgerichte, wie sie speziell mit Rücksicht auf die Rückkaufsfrage organisiert sind, im Grunde gar keine Gerichte. Was haben Sie für unparteiische, unbefangene Elemente in diesen Schiedsgerichten? Allein den Obmann; die vier übrigen Mitglieder werden bekanntlich durch die Interessenten selbst bezeichnet. Ein Gericht, in welchem ein einziges Element objektiv und unbefangen ist, gewährt aber nicht diejenige Rechtssicherheit, die der Staat möglichst schützen und fördern muss. Das ist der Grund, warum ich dafür halte, dass aus öffentlich-rechtlichem Interesse an dem Gedanken der Beseitigung der Schiedsgerichte festgehalten werden muss.

Sodann liegt es auch auf der Hand und wurde soeben vom letzten Herrn Vorredner bemerkt, dass, wenn Sie die Schiedsgerichte beibehalten, ein konzessionsgemässer Rückkauf nie und nimmer durchgeführt werden kann. Der Bund hat kein Mittel, die Schiedsgerichte in Thätigkeit zu halten und sie zu zwingen, ihre Aufgabe rechtzeitig durchzuführen. Wenn die Beibehaltung der Schiedsgerichte beliebt, so wird den Bahnen eine gewaltige Waffe, den Rückkauf zu temporisieren oder vielleicht geradezu unmöglich zu machen, in die Hand gegeben.

Ich komme zum Schluss. Wir sind legislativ voll und ganz berechtigt, selbst auf dem Standpunkt der Konzessionen, die Schiedsgerichte zu entfernen. Ja noch mehr! Wir sind im öffentlichen Interesse gehalten, eine Institution, die exceptionell ist, die bisher ein Privilegium war und heute noch ist, zu beseitigen. Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen den Antrag der Mehrheit der Kommission. Wenn die Bahnen sich verletzt sehen, so haben sie ja gemäss Art. 89 des Gesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen den Weg, sich ans Bundesgericht zu wenden. Also auch mit Rücksicht hierauf kann von einer Gewaltthätigkeit nicht die Rede sein.

**M. le Président:** La parole est à M. Scherrer.

**Scherrer-Füllemann:** Da ich vollständig auf dem Boden der staatsrechtlichen Ausführungen der Herren Dr. Fehr und Curti stehe, kann ich auf das Wort verzichten, indem ich nur Gesagtes wiederholen bzw. noch einmal ausführen müsste.

**M. le Président:** La parole est à M. Jeanhenry.

**M. Jeanhenry:** Je renonce à la parole.

**M. le Président:** La parole est à M. Cérésolle.

**M. Cérésolle:** Je renonce également à la parole.

**Hilty:** Ich würde, wie die Herren Vorgänger, ebenfalls auf das Wort verzichten, wenn nicht speziell von einigen meiner Landsleute über die Eisenbahnkonzessionen Theorien aufgestellt worden wären, die denn doch mit meinem juristischen Gewissen im Widerspruch stehen.

Ich bin für meine Person auch für die Verstaatlichung der Eisenbahnen; nicht deshalb, weil ich

dieselbe als ein besonderes Glück, sondern als ein geringeres Uebel, als der gegenwärtige Zustand, betrachte. Aber ich bin nicht für die Vergewaltigung der Eisenbahnen, und da gewiss niemand unter uns dieselbe will, so will ich beifügen, dass ich auch nicht für den Schein einer Vergewaltigung bin. In der Republik muss man sich nicht nur vor der Thatache einer Vergewaltigung, sondern auch vor dem bösen Schein sehr in Acht nehmen. Von diesem Standpunkt aus müssen wir uns diese Sache, wie es sich mit diesen Konzessionen verhält, noch einigermassen klar machen.

Es ist nicht richtig und niemand wird das beweisen können, dass die Eisenbahnkonzessionen reine Hoheitsakte sind. Das widerspricht der Theorie über die Eisenbahnkonzession endurcharaus, und ich hätte gewünscht, dass die Herren, die heute diese Theorie aufgestellt haben, irgend ein Gutachten oder Lehrbuch beigebracht hätten, welches speziell von den Eisenbahnkonzessionen spricht. Sie hätten diesen Satz nicht darin gefunden. Die Eisenbahnkonzessionen sind gemischter Natur. Auf der einen Seite sind sie allerdings Akte der Staatshoheit, auf der andern Seite aber Vertragsverhältnisse. Der eine Teil ist öffentlich-rechtlicher, der andere Teil privatrechtlicher Natur. Letzteres sind die Bedingungen, welche die Eisenbahngesellschaften aufgestellt haben, unter welchen sie die Eisenbahnen zu bauen unternehmen, und es muss in jedem einzelnen Punkt — ich möchte sagen — in jedem einzelnen Artikel der Konzession die Frage gestellt werden, ob es ein Hoheitsrecht ist oder ob es zu diesen Bedingungen gehört, unter welchen allein die Bahnen sich auf den Bau eingelassen haben.

Zu diesen Bedingungen gehört wesentlich die Schiedsgerichtsklausel. Es ist ganz und gar nicht richtig, dass der Staat diese Schiedsgerichte verlangt oder aufgestellt hat. Nicht der Staat, sondern die Gesellschaften haben diese verlangt, und zwar zum Schutz für ihr Recht. Sie haben darin, dass im Rückkaufsfalle nicht die gewöhnlichen Gerichte, sondern ein von ihnen gewähltes Gericht, in dem sie einen Vertreter haben dürfen, entscheidet, in welchem Gericht Sachverständige, nicht gewöhnliche Richter sitzen, den bedeutendsten Schutz für ihr Recht erblickt. Und zwar mit Recht. Darum geht man in unserer modernen Zeit vielfach damit um, unsere ordentlichen Gerichte durch fachmännische Gerichte zu ersetzen, nicht deshalb, weil man der Gerechtigkeitsliebe und Unparteilichkeit der ordentlichen Richter misstraut, sondern deshalb, weil man sich sagt, es genüge nicht, dass der Richter ein rechtschaffener und unabhängiger Mann sei, sondern er müsse auch spezielle Fachkenntnisse in dieser oder jener Sache haben. Das ist der Grund, warum man diese Schiedsgerichtsklausel in die Konzessionen aufnahm. Diese Schiedsgerichtsklausel darf man aber den Eisenbahngesellschaften nicht so ohne weiteres entziehen und mit einem einfachen Federstrich beseitigen. Das geht nicht an. Das ist eine Bedingung, die sie gemacht haben und auf die sie sich glaubten verlassen zu dürfen.

Wenn man soweit geht, wie einige Herren Voredner es gethan haben, steht man einfach auf dem Standpunkt des Sozialismus, und die Herren, welche einzelne Autoritäten angeführt haben, hätten die wirkliche Autorität, den Schriftsteller, welcher die Sache ganz allein so gesagt hat, wie sie vom Stand-

punkt des Staatssozialismus eigentlich ist, nämlich Lassalle, anführen sollen. Dieser hat die Theorie — die sich ja diskutieren lässt — aufgestellt, dass alles und jedes Privatrecht bloss prekärer Natur sei, d. h. dass jedermann, der Privateigentum oder irgend ein Privatrecht besitzt, dasselbe nur Kraft einer stillschweigenden Erlaubnis der Gesamtheit, des Staates besitze, der diese wieder einfach entziehen könne. Das sei das wahre System der wohlerworbenen Rechte. Das führt Lassalle in sehr geistreicher Weise aus, und man kann diese Theorie ja aufstellen. Ich will sie hier nicht weiter diskutieren. Lassalle fügt noch bei, man könne in unsern modernen Staate nicht dulden, dass ein Individuum einen Pflock in den modernen Rechtsboden pflanze und sage: das ist mein Gebiet, da darf mir niemand hineinreden. Das sei etwas, was dem Gesamtbewusstsein widerspreche. Das kann man behaupten, wenn man auf dem Standpunkt des Staatssozialismus steht. Ich stehe nicht auf demselben. Ich halte das Privateigentum, das Privatrecht für ein Stück der Individualität, für ein Stück der allgemeinen Kultur. Deshalb soll man nach meiner Ansicht das Privateigentum, die Privatrechte nicht beseitigen. Aber ich gebe gerne zu, dass man eine andere Anschauung haben kann, und wenn man diese sozialistische Anschauung hat, dann kann man die Konsequenzen daraus ziehen, die man heute gezogen hat. Aber auf dem Standpunkt des schweiz. Bundesrechtes geht das nicht. Wir sind in der Schweiz noch nicht Sozialisten und vielleicht noch geraume Zeit nicht. Unsere Gerichte haben zu jeder Zeit eine ganz andere Theorie anerkannt, als wir sie heute aufstellen.

Es sind die Wirtschaftskonzessionen schon angeführt worden. Der Staat hat seinerzeit gewisse Wirtschaftsgerechtigkeiten konzessioniert, und er hat nun in letzter Zeit solche wiederholt aufgehoben. Das kann er. Aber nicht ohne die betreffenden Leute dafür zu entschädigen. Das hat das Bundesgericht anerkannt. Es hat auch anerkannt, dass man der Gotthardbahn ihre Steuerbefreiung, die sie in den Konzessionen hat, nicht nur einfach wegnehmen kann, wie der Kanton Uri es thun wollte; es hat dem Kanton Uri gesagt: ihr könnt den Artikel aufheben, aber ihr müsst die Gotthardbahn dafür entschädigen und damit war die Sache erledigt. Und um Ihnen noch ein viel klassischeres Beispiel anzuführen: Die Natur der Konzessionen — nicht nur der Eisenbahnkonzessionen, sondern aller Konzessionen — haben wir im Jahre 1881 in unserem jetzt geltenden Banknotengesetz sehr deutlich ausgesprochen und anerkannt. Das Banknotengesetz sagt in Art. 2: «Die Ermächtigung zur Ausgabe von Banknoten wird vom Bundesrate erteilt und darf, wenn die Erfüllung der gesetzlichen Erfordernisse nachgewiesen ist, nicht verweigert werden.» Wer jetzt Banknoten emittieren will, muss vom Bundesrat eine Konzession haben und zwar eine Konzession, die rein hoheitlicher Natur ist. Da schliessen die Banken mit dem Bund nicht einen Vertrag ab, wie die Eisenbahnen mit ihren Konzessionen. Der Staat sagt ihnen: wenn ihr die und die Bedingungen erfüllt, so wird euch die Konzession erteilt. Nun frage ich: haben wir 1881 den Glauben gehabt, dass man einer solchen Bank durch ein neues Gesetz, wie wir jetzt im Begriffe sind, es zu machen, die Emission wegnehmen könne? Nein, diesen

Glauben hatten wir nicht. Denn wir stellten den Art. 5 auf, welcher lautet: «Die Ermächtigung zur Notenausgabe begründet keinen Entschädigungsanspruch der Emissionsanstalten für den Fall, dass das Emissionsrecht durch spätere verfassungsmässige und gesetzliche Bestimmungen ganz oder teilweise wieder aufgehoben oder durch Bundesbeschluss wieder eingeschränkt werden sollte.» Man hatte also damals wohl das Gefühl, man müsse einen solchen Artikel ins Gesetz aufnehmen und wenn man das nicht thue, so könne man den Emissionsbanken die Konzessionen nicht nehmen, ohne ihnen eine Entschädigung zu zahlen. Deshalb sagte man: die Banken bekommen die Konzession gegen die ausdrückliche Erklärung, dass der Staat frei sei, die Konzession ohne Entschädigung aufzuheben. Wenn das in den Eisenbankkonzessionen stehen würde, so wäre die Sache ganz gut. Hätten Bund und Kantone in den Konzessionen gesagt: Wir behalten uns vor, die Konzession oder einzelne Bestimmungen derselben früher oder später zurückzuziehen, zu mindern und zu mehren, wie sie in Preussen sagen, und ihr könnt dagegen keine Opposition machen und keine Entschädigung begehren, so wäre der Bund heute vollständig im Recht, wenn er die Schiedsgerichte abschaffen wollte. Da er aber einen solchen Vorbehalt nicht gemacht hat, so ist er nicht im Recht. Sie sehen: das ist unsere bundesrechtliche Theorie der Konzession. Eine andere Theorie haben wir, von einigen Aeusserungen des Bundesrates, die hie und da in sehr staatsfreundlichem Sinne gefallen sein, mögen, abgesehen, nie verfochten. Man kann auch nicht mit Beispielen kommen, wie ich sie mit grosser Verwunderung gehört, und sagen, man könne ja Schiedsgerichte, die in der Gesetzgebung oder der Verfassung stehen, auch aufheben, ja es sei sogar die geistliche Gerichtsbarkeit und es seien die frühern Gerichtsherrenverträge aufgehoben worden. Das waren alles Teile der damaligen Verfassung des Landes, und so gut als man eine neue Verfassung machen kann, so gut kann man auch einen Teil einer solchen Verfassung aufheben. Das ist so selbstverständlich, dass man darüber gar nicht mehr zu reden braucht. Das sind aber Beispiele, die gar nicht hierher gehören, weil sie auf den gegenwärtigen Fall gar nicht passen.

Uebrigens, thun kann der Staat am Ende alles. Wenn Sie der Staat sind und das wollen, so können Sie mit einem Federstrich heute das gesamte Privateigentum aufheben. Nirgends in der Bundesverfassung steht, das Privateigentum sei gewährleistet. Wenn Sie das also wollen, so beschliessen Sie heute, dass von morgen an das Privateigentum in der Schweiz aufhören und dass ein Socialeigentum bestehen soll. Nur riskieren Sie wahrscheinlich, wenn Sie diesen Beschluss fassen, das Referendum (Heiterkeit). Aber thun können Sie das, das ist selbstverständlich und darüber rede ich gar nicht. Sie können auch einen Beschluss fassen, wie denjenigen, der heute bezüglich der Schiedsgerichte in Frage ist. Man kann Ihnen die theoretische Kompetenz dazu nicht bestreiten. Aber wenn Sie es thun, so begehen Sie nach meinen Begriffen einen Eingriff in das Rechtsbewusstsein des Schweizervolkes und das obendrein ohne Notwendigkeit. Ich will sogar so weit gehen und sagen, dass es gewisse Fälle geben wird, wo man das Vaterland zu retten hat und wo

man es mit den Rechtseinrichtungen nicht immer genau nehmen kann. Aber ein solcher Fall ist hier nicht vorhanden. Ob Sie das Schiedsgericht belassen oder durch das Bundesgericht ersetzen, das ist praktisch genommen eine Frage von sehr untergeordneter Natur. Ich gebe vollkommen zu, dass es bequemer ist, das Bundesgericht mit der Erledigung der Rückkaufsstreitigkeiten zu betrauen, und wenn man es thun dürfte, so wäre auch ich gerne dafür. Aber notwendig ist es nicht. Man kann auch mit den Schiedsgerichten auskommen. Warum nun, wo es nicht notwendig ist, eine solche Beleidigung des Rechtsgefühls des Volkes durch die oberste Landesbehörde herbeiführen, die doch gewiss gerade in der jetzigen Zeit das Vertrauen des Volkes sehr nötig hatten. Das Volk mutwillig in seine natürlichen rechtlichen Anschauungen beleidigen, nur um eine gewisse Bequemlichkeit zu haben, um die Sache ein bischen einfacher machen zu können, das ist eine Politik, die ich nicht verstehe und von der ich mich jedenfalls — im Gegensatz zu meinen Landsleuten — ausdrücklich trennen möchte. Ich habe deshalb das Wort ergriffen. Man weiss, dass ich im allgemeinen für die Centralisation gestimmt, dass ich kein Föderalist und dass ich auch für den Rückkauf der Eisenbahnen bin. Aber gerade deswegen möchte ich niemand im Zweifel darüber lassen, dass ich derartige Rechtstheorien, wie sie hier aufgestellt worden sind, nicht teile und gegen dieselben immer und an jedem Ort auftrete.

Ich möchte Sie sehr warnen, in dieser an und für sich so unbedeutenden Frage einen so grossen Schritt zu thun und geradezu den Staatssozialismus als die herrschende Meinung in unserm Rate zu erklären. Ich fürchte, um damit zu schliessen, den Staatssozialismus an und für sich nicht sehr. Nicht weil ich ihm etwa, offen oder geheim, angehöre, sondern weil bei dem gesunden Menschenverstand des Volkes alles sein richtiges Mass und seine Grenzen hat. Wir werden im Staatssozialismus nicht zu weit gehen. Was ich aber fürchte, das ist eine gewaltige Reaktion gegen den beginnenden Staatssozialismus, eine Reaktion, die uns weit über die Grenzen dessen, was für unser Vaterland nützlich und förderlich ist, hinausführt. Diese Reaktion hat, wenn ich nicht sehr irre, bereits begonnen, und wenn Sie noch mehr Holz ins Feuer werfen wollen — Sie werden bald merken wohin das führt —, so fassen Sie heute den Beschluss, den die Kommissionsmehrheit beantragt. Ich für mich bin also der Meinng, dass, was die Schiedsgerichte anbelangt, Sie der Kommissionsmehrheit nicht folgen sollten.

**M. le Président:** La parole est à M. Hammer.

**Hammer:** Nach dem Votum des Herrn Professor Hilty würde ich es für eine Unbescheidenheit halten, meinen Standpunkt noch in weiterer Weise darstellen zu wollen. Ich bekenne mich als Anhänger der Verstaatlichung der Eisenbahnen, und dennoch unterschreibe ich alles das Wort für Wort, was Herr Hilty gesagt hat. Aber ich verzichte darauf, wie gesagt, meinen Standpunkt weiter zu entwickeln.

**Bundesrat Zemp:** Ich werde Ihrem Wunsche, dass die Diskussion bald ihr Ende erreiche, Rechnung tragen und mich auf einige Ausführungen beschränken. Ich knüpfe an das Votum des Herrn Professor Hilty an und muss zunächst erklären, dass es mir rein unverständlich ist, wenn die Behauptung aufgestellt wird, der Akt der Gesetzgebung, zufolge welchem Privatrechtsstreitigkeiten des Bundes und der Eisenbahngesellschaften dem Bundesgericht überantwortet werden sollen, sei Staatssozialismus. Wenn das Staatssozialismus ist, so bekenne ich mich gerne als Anhänger dieses Systems. Es hat Herr Hilty sodann darauf hingewiesen und das als eine feste Thatsache hingestellt, die Schiedsgerichte seien in den Konzessionen vornehmlich zum Schutze der Eisenbahngesellschaften aufgestellt worden. Ich negiere das. Die Schiedsgerichte sind zu der Zeit in die Konzessionen aufgenommen worden, da die Kantone die Konzessionen erteilten, in einer Zeit also, wo die Bahnen mehrere Kantonsgrenzen überschritten und wo Streit darüber entstehen konnte, welche Kantonsgerichtsbarkeit gelte. Da hat man nun das Auskunftsmittel gewählt, zu sagen: nicht die Gerichte des und des Kantons sind zur Entscheidung berufen, sondern wir etablieren für diese Fälle ein Schiedsgericht. Von dem Moment an aber, da die kantonale Kompetenz, Konzessionen zu erteilen, aufhörte, hat auch die Schiedsgerichtsklausel aufgehört. Das ist der Vorgang. Nun muss ich im weitern bemerken, dass es mir seltsam vorkommt, hören zu müssen, dass ein Schiedsgericht oder ein anderes Gericht zum Schutze einer Partei im Gegensatz zu den Rechten der andern Partei aufgestellt worden sei. Das ist eine Präsumtion, die ich nicht gelten lasse. Es ist auch gestern davon gesprochen worden, es seien für die Eisenbahnen gewisse vermögensrechtliche Interessen vorhanden, dass die Schiedsgerichte fortexistieren. Man hat erklärt, diese vermögensrechtlichen Interessen bestehen darin, dass die Gesellschaft berechtigt sei, im Gerichte selbst zu sitzen, d. h. einen Vertreter zu bezeichnen, der ihre Sache dort vertritt. Ich sehe nicht ein, welche Bedeutung dieses «vermögensrechtliche» Interesse haben soll. Denn im gleichen Moment, in welchem die Eisenbahngesellschaft einen Schiedsrichter ernannt, ernannt auch der Bund einen Schiedsrichter. Und ich denke, wenn diese Schiedsgerichtsverhandlung so geführt werden muss, wie die Bahnen es sich denken, wenn sie von ihrem vermögensrechtlichen Interesse reden, so wird natürlich auch der Bund einen Schiedsrichter bezeichnen müssen, der geneigt ist, sein Interessen zu wahren. Es wird also auch die Bundesbehörde parteiische Schiedsrichter bestellen und dann geht Null gegen Null auf. Wo liegt dann das vermögensrechtliche Interesse der Eisenbahngesellschaften? Es bleibt eben schliesslich die Entscheidung beim Obmann. Ich lasse also die Behauptung nicht gelten, dass es sich hier um vermögensrechtliche Interessen handle, und ich sage: das oberste Prinzip und das letzte Postulat, das wir in der Rechtsprechung über Privatstreitigkeiten aufstellen müssen, ist die Bestellung eines unparteiischen Richters, eines Richters, der vermöge seiner Kenntnisse, seiner Befähigung und seines Charakters die nötigen Qualifikationen hat. Und ich glaube, Sie werden allseitig damit einverstanden sein, wenn wir diesen Massstab an das schweizerische Bundesgericht anlegen; dann wird eine weitere Einwendung

keinen Platz mehr haben. Soviel über die Schiedsgerichte.

Ich will nun aber noch etwas weiter zurückgreifen. Ich halte es für nötig, eine Uebersicht über den gegenwärtigen Stand dieser Gerichtskompetenz zu geben.

Vor 1873, d. h. genau gesprochen vor dem 15. Januar 1873, wurden Schiedsgerichte in allen kantonalen Konzessionen bestellt. Seit diesem Tag ist überall das Bundesgericht zur Entscheidung berufen worden. Nun haben wir nach der Statistik auf Ende des Jahres 1895 88 selbständige Bahnunternehmungen mit selbständiger Rechnungsführung. Bis zum Januar 1873 gab es 21 Unternehmungen Es stehen also unter der Herrschaft des alten Regimes noch 21 und unter der Herrschaft des neuen Regimes 67 Bahnunternehmungen. Was speziell die grossen Bahnen anbetrifft, so ist ja schon von anderer Seite darauf hingewiesen worden, dass die Jura-Simplon-Bahn bei der Fusion sich dahin verständigt hat, dass bei den Rückkaufsfragen ausschliesslich das Bundesgericht kompetent sei. Alle Schiedsgerichte der Suisse occidentale und der Jura-Bern-Luzern-Bahn sind verschwunden: die Fusion hat neues Recht geschaffen. Bei der Gotthardbahn waren in ältern Konzessionen noch Schiedsgerichte vorgesehen. Die Gotthardbahn hat sich aber sehr rasch entschlossen, von den Schiedsgerichten abzusehen, und in den neuen Konzessionen ist die Bestimmung aufgenommen, dass für das ganze Gottardbahnnetz das Bundesgericht kompetent sei. Für die Centralbahn ist im Jahre 1893 bei der Zusammenlegung der Konzessionen vorgesehen worden, dass für die Rückkaufsfrage ein Schiedsgericht etabliert werde, das nach den Normen zu wählen wäre, die für die alte Stammlinie galten. Bei der Nordostbahn haben wir das Verhältnis, dass 16 Konzessionen unter der Herrschaft des alten Regimes bestehen und 11, in welchen das Bundesgericht als entscheidende Instanz bezeichnet ist. Nun muss ich Sie noch auf Zustände bei der Nordostbahn aufmerksam machen, die das Bild noch etwas besser zeichnen, welches sich aus der Konkurrenz des Bundesgerichtes auf einzelnen Partien des Nordostbahn-Netzes mit den 15 oder 16 Schiedsgerichten ergeben wird. Die Sache kompliziert sich ganz merkwürdig. Es besteht das Stück Richtersweil-Ziegelbrücke aus drei Konzessionen. Zwei Konzessionen gehören unter das alte Regime: Richtersweil-Bilten. Bilten-Ziegelbrücke dagegen ist erst unter der Herrschaft des neuen Regimes konzessioniert worden und es gilt daher für dieses Stück das Bundesgericht. Nun ist bei der jüngsten Konzession erklärt worden — und es gilt das zu Recht —, dass die drei Konzessionsstücke ein Rückkaufsobjekt ausmachen sollen.

Wir haben also, wenn die Dinge bleiben, wie sie jetzt sind und der Rückkauf erfolgt, den Fall, dass auf dem Stück Richtersweil-Bilten zwei Schiedsgerichte operieren und auf dem ungefähr 150 m langen Stück Bilten-Ziegelbrücke das Bundesgericht! Das ist Rechtens und darüber können sich alle Herren Juristen freuen, deren Liebhaberei es ist, sich mit Formen und nur mit Formen zu schmücken. Ein anderes Verhältnis! Die aargauische Südbahn ist Gemeinschaftsbahn der Centralbahn und der Nordostbahn; jede ist zur Hälfte Eigentümerin. Die Konzession ist mit dem Jahre 1872 erteilt worden; es würde also das Bundes-

gericht hier zur Beurteilung schreiten. Nun ist aber mit der Centralbahn im Jahre 1873 der Vertrag gemacht worden, nach welchem sämtliche Linien der Centralbahn einem Schiedsgerichte unterworfen sind, das wahrscheinlich in Basel funktionieren wird. Wir werden also bei der Südostbahn das Verhältnis haben, dass für die Ansprüche der Centralbahn das Schiedsgericht und für die Ansprüche der Nordostbahn das Bundesgericht urteilen wird. Aber die Ansprüche sind nicht ausgeschieden nach Grenzen; denn jede der beiden Gesellschaften hat den prinzipiellen Anspruch auf das Ganze. Wie die Dinge sich entwirren werden, ist nicht abzusehen; ich denke, man wird sich verständigen müssen; aber so liegen die Dinge, haarscharf genommen, nach dem heutigen Zustande. Es wäre dann noch zu sprechen von den Vereinigten Schweizerbahnen, wo drei Konzessionen bestehen, für die ein Schiedsgericht vorgesehen ist.

Im weiteren nun sind fast alle Nebenbahnen der Schweiz seit dem Jahre 1872 gebaut worden, und so kann man sagen: mit ganz geringen Ausnahmen gilt für sämtliche Nebenbahnen der Schweiz das Bundesgericht als einzige Instanz in der Rückkaufsfrage. Alle diese Nebenbahnen also, ferner die Jura-Simplonbahn im ganzen Umfange, die Gotthardbahn im ganzen Umfange und die Nordostbahn zu mehr als einem Drittel haben ihr Recht vor Bundesgericht zu suchen, die andern vor Schiedsgericht. Es handelt sich also bei der Frage der Ausdehnung der bundesgerichtlichen Kompetenz in der Rückkaufsangelegenheit nicht darum, den grossen Bestand des schweizerischen Eisenbahnnetzes unter eine andere Gerichtsbarkeit zu setzen, sondern darum, einen kleinen Teil des ganzen Netzes unter die gleiche Gerichtsbarkeit zu stellen, unter welcher der grössere Teil bereits steht.

Auf die rechtliche Natur der Frage will ich nicht mehr eintreten; aber ich muss doch noch zurückkommen auf eine Erklärung, die gestern anknüpfend an die Rechtsausführungen gemacht worden ist. Wir haben gehört, es wäre ja ganz gut, wenn die Bahngesellschaften sich dazu verstehen würden, hier eine Vereinfachung eintreten zu lassen, so dass man das Bundesgericht überall zur Funktion berufe; aber das hänge vom freien Willen ab, und es wäre wünschbar gewesen, es hätte der Bundesrat einen Versuch gemacht, die Bahnverwaltungen zu bestimmen, eine solche Neuordnung aus freien Stücken anzuerkennen. Versuche sind nun allerdings nicht gemacht worden und werden wohl auch nicht gemacht werden. Denn dass solche Versuche da, wo die Frage noch kritisch ist, zu keinem Resultate führen würden, glaube ich als sicher annehmen zu dürfen. Ich fasse nun aber die Herren bei ihrer Erklärung, dass, soweit die Bahngesellschaften ihre Zustimmung geben würden oder soweit sie dieselbe gegeben haben, dann allerdings der neue Artikel seinen Platz habe. Wie steht es nun in Bezug auf diese Willensäußerung der Eisenbahngesellschaften? Nachdem das Gesetz bekannt geworden ist, hat der schweizerische Eisenbahnverband, dem alle fünf grossen Hauptbahnen angehören, sich in konferenziellen Verhandlungen sehr einlässlich mit den Neuerungen des Gesetzes befasst, und das Produkt der Verhandlungen — Sie kennen es — ist in einer gedruckten Eingabe an die Räte zusammengefasst worden. In Bezug auf den Art. 22, der über

die bundesgerichtlichen Kompetenzen und die Aufhebung der Schiedsgerichte handelt, hat diese Konferenz gar nichts verfügt; sie hat keinen Einspruch gemacht, wohl aber hat sie davon Kenntnis genommen, dass einzelne Gesellschaften noch den Wunsch hätten, unter dem alten Regime fortzufunktionieren, und es ist dann ausdrücklich in die Eingabe der Vorbehalt aufgenommen worden, es solle zwar von seite der Konferenz keine Erklärung gemacht werden, dass man nicht einverstanden sei, jede einzelne Gesellschaft aber solle das für sich erklären können. Was folgte? Es hat die Centralbahn Einspruch erhoben und nur die Centralbahn. Ich muss bei diesem Einspruch einen Augenblick verweilen. Die Centralbahn beruft sich darauf, dass die Konzessionsrechte verletzt werden. Ich sage nun: die Centralbahn hat kein Recht, sich darauf zu berufen; denn sie hat ihre Konzessionsrechte in diesem Punkte schon preisgegeben. Sie hatte bis 1893 das Recht, zu verlangen, dass beim Rückkauf eines Teils oder des ganzen Netzes Schiedsgerichte in Funktion treten; aber im Jahre 1893 hat sie dieses Recht preisgegeben und vereinbart, dass für das ganze Netz ein Schiedsgericht konstituiert werde. Wenn daher die Centralbahn sich auf ein Rechtsverhältnis zurückberufen will, so kann sie nicht sagen, ihre Konzessionsrechte seien verletzt, sondern sie kann sich die Frage stellen, ob das Vertragsrecht von 1893 verletzt sei; das ist das einzige, was übrig bleibt. Nun hat gestern der Referent, Herr Dr. Speiser, selbst darauf hingedeutet, dass er die feste Meinung habe, es könne eigentlich von einem Vertrag zwischen Centralbahn und Bundesrat im Sinne des Privatrechtes nicht die Rede sein. Natürlich nicht! Dieser Vertrag von 1893 handelt von der Zusammenlegung der mehreren Konzessionen des gesamten Centralbahnnetzes und bestimmt, dass für das gesamte Rückkaufsobjekt ein Termin gelte und in Bezug auf das Verfahren, dass ein Schiedsgericht funktionieren solle.

Die Zusammenlegung der Konzessionen also ist der Hauptbestandteil des Vertrages und das ist nicht Sache des Privatrechtes. Wenn der Bundesrat in Ausführung der Bundesgesetzgebung mit einer Bahngesellschaft verhandelt, dass sie die Konzessionen zusammenlege, so ist das ein staatsrechtlicher Akt, und wenn nun in diesem Staatsvertrag noch die weitere Bestimmung aufgenommen worden ist, es gelte ein Schiedsgericht, so hat diese Bestimmung auch staatsrechtlichen Charakter angenommen. Ich glaube, das ist die richtige Konsequenz, und ich sage: im übrigen hatte damals offenbar nicht die Intention der Parteien obgewaltet, in Bezug auf die Rechtsprechung etwas Neues festzusetzen, sondern es war das die richtige Konsequenz; wenn man die mehreren Konzessionen mit mehreren Schiedsgerichten zusammenlegt, so muss auch eine Vereinheitlichung der Rechtsprechung eintreten, und so ist man dazu gelangt, in Bezug auf die Rechtsprechung neu zu verfügen: ein Schiedsgericht statt mehrere Schiedsgerichte. So steht es mit dem Vertrage der Centralbahn. Ich meine also im Rechte zu sein, wenn ich aus dem ganzen Vorgange folgere, dass die Eisenbahngesellschaften bis auf die Centralbahn stillschweigend der Proposition zugestimmt haben, welche wir im Rechnungsgesetze machen, und ich behafte die Herren, welche angenommen haben, bei Zustimmung der Bahngesellschaften könnte man eine

solche Neuerung einführen, bei ihrer Erklärung, und was die Centralbahn betrifft, so glaube ich, bei näherer Untersuchung ist hier von Erwerbung eines privatrechtlichen Anspruches der Centralbahn nicht die Rede.

Bei der Nordostbahn nun ist, wie ich ausgeführt habe, eine Einsprache damals nicht erfolgt. Ich glaube keine Indiskretion zu begehen, wenn ich anführe, dass mir damals und lange nachher noch aus den leitenden Kreisen der Nordostbahn mehrmals erklärt worden ist, man sei ja sehr wohl zufrieden, dass wir für alle Rückkaufsrfragen das Bundesgericht haben. Nun sind wir inzwischen der Tag- und Nachtgleiche etwas näher gerückt; es scheinen die Aequinoctialstürme einige Einwirkung bis nach Zürich gehabt zu haben, und bei diesem veränderten Luftzuge ist uns allerdings ein Einspruch der Nordostbahn aus den letzten Tagen gemacht worden. Ich will nicht darüber formalisieren, dass der Einspruch veraltet sei; wir haben ja keine Fristen; das Parlament prüft die Sache; aber ich möchte darauf aufmerksam machen, dass man sehr wohl annehmen darf, es sei dieser Einspruch der Nordostbahn nicht sehr ernstlich gemeint, und so bleibt für mich ein sehr geringfügiger Rest von Widerspruch gegen das Gesetz aus den beteiligten Kreisen.

Im Gegensatz dazu — und damit will ich nun übergehen zu einem andern Gedanken — steht nun aber eine andere Erwägung. Man spricht über die Verstaatlichung der Eisenbahnen; wer da sagen wollte, wo jetzt die Volksmeinung vorherrschend zu finden ist, würde sich wahrscheinlich täuschen. Nach meiner Wahrnehmung kann man wohl sagen: es giebt eine starke Gruppe im Schweizervolke, die grundsätzlich die Verstaatlichung fordert; es giebt eine andere Gruppe, die grundsätzlich die Verstaatlichung ablehnt, und es giebt eine dritte Gruppe und ich glaube annehmen zu dürfen, sie sei mindestens so stark wie die beiden andern, wo man sich noch Reserve auferlegt, eine Gruppe, welche sagt: wenn es gelingt, dem Schweizervolke klare, bestimmte, glaubwürdige Nachweisungen zu geben über den wirklichen Wert der Eisenbahnen, über ihre Reinerträge und die künftige Staatsbahnverwaltung, kurzum auch über die wirtschaftlichen Fragen, die damit zusammenhängen, wenn darüber genügende Nachweise erbracht werden und dieselben befriedigend sind, so stimmen wir für die Erwerbung der Eisenbahnen; wenn diese Nachweise mangeln, stimmen wir nicht dafür. Von dieser Erkenntnis ausgehend, haben Sie vor Jahr und Tag den Bundesrat beauftragt, diese Untersuchung auf den nächsten Rückkaufstermin zu machen, und es ist Ihnen bekannt, dass seit zwei Jahren diese Untersuchungen fortwährend im Gange sind. Es sind grössere Elaboreate ausgearbeitet worden; eine grössere Expertenkommission befasst sich mit dem Studium. Nun wird, wenn das Rechnungsgesetz angenommen sein wird, die Arbeit von Neuem beginnen müssen in Bezug auf die Zusammenlegung der Konzessionen und in Bezug auf die Feststellung der Reinerträge. Aber wenn auch alle diese Bestimmungen in Rechtskraft treten, so bleibt eine grosse Lücke. Wir werden nämlich auch mit Hilfe des neuen Rechnungsgesetzes nur dazu gelangen, mutmassliche Berechnungen aufzustellen über die Anlagekosten, die Reinerträge, die Rendite; aber das sind einseitige Aufnahmen, die wir machen. Wir werden dann vor dem

1. Mai 1898 den Rückkauf erklären müssen, und dann erst entrollen sich die Prozesse mit den Bahngesellschaften. Wir sind an die Rückkaufserklärung gebunden und müssen gewärtigen, was die Prozesse weiter bringen werden. Dass die Eisenbahngesellschaften unsere Berechnungen nicht tale quale annehmen werden, das lässt sich ja voraussehen. Nun sagen wir, es wäre ungemein wertvoll für uns und die Bahngesellschaften, wenn wir über gewisse Punkte schon vor dem Rückkaufstermin in volle Klarheit kommen könnten, wenn wir die Grundsätze festnageln, vereinbaren oder durch richterliches Urteil feststellen lassen könnten, nach welchen die Reinerträge und die Anlagekosten berechnet werden müssen.

Wenn wir dann die Grundsätze ausgemittelt hätten, dann könnten wir uns ziemlich genau orientieren, welches die ziffermässige Ausrechnung der Kaufpreise sein wird, und das wäre auch für die Bahnverwaltungen selbst gegeben. Eine solche vorausgehende präparative Zwischenverhandlung, aber allerdings eine Verhandlung, die definitives Recht schafft, ist in Art. 21 vorgesehen, wo es heisst: Unmittelbar nach Inkrafttreten dieses Gesetzes wird sich der Bundesrat mit den Bahnunternehmungen über die Grundsätze zu verständigen suchen, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden sollen. Wenn die Einigung nicht erzielt wird, so entscheidet der Bundesrat; gegen diesen Entscheid des Bundesrates steht der Gesellschaft das Rekursrecht an das Bundesgericht zu. Wenn nach diesem Verfahren operiert werden kann, so wird es uns möglich sein, vor dem 1. Mai 1898 die grossen, entscheidenden Grundsätze gerichtlich feststellen zu lassen, und dann wird es uns auch möglich sein, ziffermässig auszurechnen, was wir beim Rückkauf leisten müssen. Diese Entscheidung ist eine sehr schwierige, ja sie ist die schwierigste Partie des ganzen Prozesses. Juristisch, technisch müssen die Grundlagen aufgesucht werden, nach welchen eine Abrechnung aufzustellen nach welchen die Betriebsrechnung zu machen ist u. s. w. Wenn diese Entscheidung gefällt ist, ist die andere Partie, die ziffermässige Ausrechnung, eine Sache, die sich viel leichter machen wird.

Der Ständerat, der den Art. 22 eliminiert hat, hat den Art. 21 angenommen. Das war gewiss nicht folgerichtig. Die grössere und schwierigere Partie für diese Art Privatrechtsstreitigkeiten würde allerdings das Bundesgericht übernehmen; aber wo es sich um Ausrechnung handelt, wo Expertisen gemacht werden müssen, da soll das Bundesgericht nicht mehr kompetent sein, das geht an die Schiedsgerichte. Das ist nicht folgerichtig. Folgerichtig dagegen ist das, was Ihre Kommissionsminderheit beantragt. Sie sagt: mit Art. 22 muss auch Art. 21 fallen. Nun aber sage ich: wenn Sie den Art. 21 fallen lassen, so eliminieren Sie die wertvollste Bestimmung des neuen Rechnungsgesetzes, eine Bestimmung, von welcher beide Parteien auf ganz gleiche Weise, mit ganz gleichem Grund sagen müssen: wir bedürfen ihrer, wir müssen aus der Ungewissheit heraus. Ich meine daher, wenn wir den Gedanken in Art. 21 festhalten wollen — es ist darüber in Ihrem Rate noch nicht gesprochen worden —, so werden wir auch den Art. 22 hinzunehmen müssen.

Das ist die Bemerkung, die ich noch glaubte

machen zu sollen, und es erübrigt mir nur noch die, wie mir übrigens scheinen möchte, nicht einmal notwendige Bemerkung anzubringen, dass wir es des bestimmtesten ablehnen, die Intention zu haben, mit der Uebertragung der Rechtsprechung an das Bundesgericht für den Bund irgend welche Vorteile beim Rückkauf zu bezwecken. Es liegt auf der Hand, dass ein solches Unterfangen auch ein ganz erfolgloses sein müsste. Wir haben vielmehr die Meinung, man müsse das Gerichtsverfahren vereinfachen und eine Instanz schaffen, zu der jedermann das Vertrauen haben kann und mit der wir auch einmal zum Abschluss gelangen können.

*Abstimmung. — Votation.*

Auf Antrag des Herrn Bühler (Bern) findet dieselbe unter Namensaufruf statt.

Mit Ja, d. h. für den Antrag der Kommissionsmehrheit, stimmen die Herren:

(La votation a lieu à l'appel nominal sur la proposition de M. Bühler [Berne].)

Ont adopté la proposition de la majorité de la commission en répondant oui MM.):

Abegg, Albertini, Bähler, Baldinger, Bangarter, Berger, Berlinger, Brenner, Bühler (Bern), Bühlmann, Buser, Casparis, Curti, Dinichert, Dinkelmann, Eisenhut, Eschmann, Fehr, Feller, Fellmann, Forrer, Germann, Gisi, Good, Grieshaber, Häberlin, Hediger, Hess, Hirter, Hochstrasser, Jenny, Joost, Kern, Koch, Kündig, Künzli, Kurz, Lüthi, Manzoni, Marti, Meister, Merkle, Meyer, Moser (Zürich), Moser (Bern), Neuhäus, Nietlisbach, Pestalozzi, Schäppi, Scherrer-Fülle-  
mann, Schindler, Schmid (Luzern), Schobinger, Schubiger, Sonderegger (A.-Rh.), Sonderegger (I.-Rh.), Staub, Steiger (St. Gallen), Steinemann, Suter, Vogelzanger, Vonmatt, Weibel, Widmer, Wunderly, Wyss, Zimmermann, Zschokke, Zurbuchen (69).

Mit Nein, d. h. für den Antrag der Kommissionsminderheit, stimmen die Herren:

(Ont adopté la proposition de la minorité en repondant non: MM.)

Aeby, Benziger, Bioley, Bischoff, Bolla, Borella, Bruni, Calame, Cavat, Céréssole, Charrière, Chausson, Decollogny, Decurtins, de Diesbach, Déglon, Eris-  
mann, Erni, Favon, Fonjallaz, Gaudard, Hammer, Hilty, Holdener, Jeanhenry, Joos, Kuntschen, Lore-  
tan, Lutz, Martin, Ming, Paillard, Perrig, Pioda, Ramu, Ruty, Schmid (Uri), Schwander, Speiser, Steiger (Bern), Thélin, Tissot, Tobler, Ursprung, von Wattenwyl, Wild, Wuilleret (47).

Die Herren Brosi, Bühler (Graubünden), Cuénat, Geilinger, Gobat, Keel lassen erklären, dass sie im Falle der Anwesenheit mit Ja gestimmt haben würden.

Dagegen geben die Herren Boiceau, Comtesse, Delarageaz und Folletéte die Erklärung ab, sie würden im Falle ihrer Anwesenheit mit Nein gestimmt haben.

Herr Vicepräsident Gallati, der Herrn Präsident Stockmar vorübergehend vertrat, würde mit Ja gestimmt haben, falls er von seinem Stimmrechte hätte Gebrauch machen können.

(MM. Brosi, Bühler (Grisons), Cuénat, Geilinger, Gobat, Keel, déclarent qu'ils auraient voté oui, s'ils avaient été présents;

MM. Boiceau, Comtesse, Delarageaz et Folletéte déclarent par contre qu'ils auraient voté non, s'ils avaient été présents.

M. le vice-président Gallati, obligé de remplacer momentanément M. le président Stockmar, déclare qu'il aurait voté oui s'il avait pu émettre son vote.)

*Art. 21.*

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der zurückgelegte Art. 21 enthält zwei sehr verschiedene Punkte.

Der erste Absatz geht davon aus, dass für diejenigen Bahnunternehmungen, welche im Gegensatz zu dem alten Rechnungsgesetz erst durch das neue Rechnungsgesetz unter die Vorschriften der eidgenössischen Komptabilität gestellt werden, nachträglich noch gewisse Punkte, nämlich die Bestellung des Baukontos und die Dotation des Erneuerungsfonds, erledigt werden müssen. Es bezieht sich das namentlich auf diejenigen Linien, welche ausländischen Unternehmungen oder Kantonen oder Gemeinden angehören. Diese Bahnen waren dem alten Rechnungsgesetz nicht unterworfen. Sie werden nun auch dem neuen Gesetz unterstellt und es muss auch für sie eine Regelung der Komptabilitätsfrage stattfinden. Der Bundesrat wird sich mit diesen Bahnen in Beziehung setzen, um sich zu verständigen. Für den Fall der Nichtverständigung soll nach Lemma  $\alpha$  der Bundesrat über die streitigen Gegenstände entscheiden. Den Bahnunternehmungen steht gegen derartige Entscheide das Rekursrecht an das Bundesgericht zu.

Der Ständerat hat zum ersten Absatz eine Bestimmung, welche sich auf die Rückwirkung des neuen Gesetzes in Bezug auf schon bereinigte Baukonti bezieht, hinzugefügt. Wir glauben, es sei richtiger, diesen Zusatz des Ständerates nicht in Art. 21, sondern in Art. 25 aufzunehmen, der im allgemeinen alle die Bestimmungen, die sich auf die Rückwirkung oder Nichtrückwirkung des Gesetzes beziehen, enthält.

Neben dieser Bestimmung ist noch ein ganz anderer und viel weittragender Punkt. In Alinea 2 ist dem Bundesrat nämlich der Auftrag erteilt, sich mit den Bahnunternehmungen über die Grundsätze des Rückkaufs zu verständigen, also nicht über die Grundsätze, wie die Rechnungen geführt werden sollen, sondern über die Grundsätze, welche in Bezug auf die Ermittlung des beim Rückkauf in Betracht kommenden Reinertrages und des Anlagekapitals gelten sollen. Auch hier ist vom Bundesrate zunächst eine Verständigung zu suchen; aber auch hier soll der Bundesrat, wenn eine Verständigung nicht erzielt wird, endgültig beschliessen. Es wäre konsequent gewesen, wenn der Ständerat, der den Art. 22 gestrichen hat, auch den Absatz 2 des Art. 21 gestrichen hätte. Der Antrag der Minderheit wäre der gewesen, dieses zweite Lemma — und nicht das dritte, wie es in den Anträgen gedruckt ist — zu streichen. Allein nachdem Sie den Art. 22 angenommen haben, verzichtet die Minderheit darauf, bei Art. 21, Lemma 2, die Streichung zu

beantragen. Sie nimmt an, Sie werden den Art 21 in der von der Kommission vorgeschlagenen Redaktion annehmen.

**Weibel:** Ich möchte mir den Antrag zu stellen erlauben, dass der Absatz 2 des Art. 21 folgenden Zusatz erhalte: «Dabei sind die im Jahre 1896 vorgenommenen Lohnerhöhungen so zu berücksichtigen, als ob sie in den Jahren 1891—1896 successive eingeführt worden wären.»

Ich glaube in der That, dass wir in dieser Richtung irgend etwas thun müssen und dass wir es gut thun können. Wir müssen es thun, weil die allgemeine Bestimmung, welche hier enthalten ist, man solle sich über die Grundsätze zu verständigen suchen, nach welchen der Reinertrag festgestellt werden soll, namentlich im Hinblick auf eine That- sache, die derart ins Gewicht fällt, wie die Lohn- erhöhung, gar zu elastisch ist. Es wird noch nicht festzustellen sein, welchen genauen Betrag diese Lohnerhöhung ausmachen wird; aber man wird sagen können, dass sie bei den verschiedenen Netzen zusammen im ersten Jahre ungefähr  $2\frac{1}{2}$ , dann  $2\frac{3}{4}$  und im letzten Jahre 3 Million erreichen wird. Nun sagt das römische Recht in den Rechtsregeln: Es ist eine an- genommene Sache, in jure civile receptum est, dass derjenige, der an der Nichterfüllung einer Bedingung interessiert ist und die Erfüllung der Bedingung hintertreibt, die Bedingung als erfüllt gelten lassen muss. Ich denke, das gilt in gewissem Sinne auch in Bezug auf das Verhalten der Eisenbahnen zur Lohnbewegung ihres Personals. Für diejenigen Jahre, welche für den Rückkauf in Betracht fallen, also eventuell wenigstens für die Jahre 1887—1897 haben die Eisenbahnen ein sehr grosses Interesse daran, den Angestellten nicht nur deshalb geringe Löhne zu bezahlen, weil das den Reinertrag besser stellt, sondern auch deshalb, weil sie sofort das 25fache des Betrages, den sie den Eisenbahnern nicht aus- bezahlen, beim Rückkauf von dem Bunde zu ge- niessen haben. Der Rückkauf wird nach dem Reinertrag berechnet, und die Eisenbahngesellschaften haben es hier, wenigstens eine Zeit lang, in der Hand gehabt, den Reinertrag dadurch künstlich in der Höhe zu halten, dass sie die Löhne künstlich ge- drückt und zurückgehalten haben. Ich glaube, man darf das sehr wohl sagen. Bei der Fusion des S. O. mit der J. B. L. wurde zwar förmlich bestimmt, dass die Angestellten ihre Anstellung zu den Be- dingungen, zu denen sie angestellt worden seien, beibehalten; aber gleichzeitig wurde das Versprechen abgegeben, dass die Angestellten der S. O. in ihren Löhnen auf die gleiche Höhe, wie die Angestellten der J. B. L. gebracht werden sollten. Was ist nun geschehen? Nicht nur hat man das nicht gethan, sondern man hat auch die damals bei der J. B. L. je nach zwei Jahren üblich gewesene Erhöhung des Lohnes zurückgehalten, weil plötzlich ganz andere Grundsätze in der Verwaltung massgebend geworden sind. Der Mann, der damals dafür eintrat, dass man nicht Hungerlöhne bezahle, sondern dass es dem Interesse des Verkehrs und der Bahn selber angemessen erscheine, dass man das Personal so bezahle, dass seine physischen und moralischen Kräfte erhalten bleiben und es seinen Dienst richtig ausüben könne, wurde, wie Ihnen bekannt ist, von

der Direktion beseitigt, und andere Männer wurden an die Spitze gestellt, die willig waren, den Reinertrag dadurch künstlich in die Höhe zu bringen, dass man die Löhne künstlich drückte. Dürfen nun die Bahngesellschaften, nachdem sie unrechterweise ihr Personal gedrückt haben, auch noch vom Staate den 25fachen Betrag des 10jährigen Durchschnitts, den sie erzielt haben, einheimsen? Es wird sich allerdings fragen: Ist das, was die Bahnen gemacht haben, etwas unbilliges? Haben sie wirklich etwas gethan, von dem man sagen kann, sie haben die richtige Feststellung des Reinertrages hintertrieben? Denn wenn der Reinertrag nur zufälligerweise auf jener Höhe geblieben wäre, wenn auf einmal ganz neue Faktoren, welche eine Lohnerhöhung notwen- dig machten, gekommen wären und wenn die Lebens- verhältnisse auf einmal ganz andere geworden wären und die Erhöhung der Löhne und damit das Sinken des Reinertrages verursacht hätten, dann könnte man nicht sagen, dass die Bahnen die richtige Fest- stellung des Reinertrages hintertrieben hätten. Allein dem ist gar nicht also. Die allgemeinen Verhältnisse haben sich nicht geändert; aber die Eisenbahnen haben, indem sie auf einen Ruck eine derartige Lohn- erhöhung zugestanden haben, zugeben müssen, dass das eine Sache der Billigkeit, des Rechts ist und dass sie seit Jahren unbilligerweise die Löhne ge- drückt und unzweifelhaft auch mit Rücksicht auf den Rückkauf die Begehren der Angestellten um Lohnerhöhung zurückgehalten haben, bis diese Lohn- bewegung mit der Naturkraft einer elementaren Be- wegung zum Ausbruch kam. Ich frage nun: dürfen die Aktionäre, nachdem sie jahrelang den Vorteil gegenüber den Angestellten genossen haben, beim Rückkauf den Vorteil gegenüber dem Bund auch noch geniessen? Kann der Bund sich diese Löhne einfach für nur noch zwei Jahre anrechnen lassen und muss er dann den Bahnen den 25fachen Betrag des auf künstliche Weise durch künstlichen Druck der Löhne heraufgeschraubten Reinertrages vergüten? Ich glaube, das wäre nicht recht und nicht billig. Das geht gegen die Absicht der Konzessionen und geht auch gegen den Satz des allgemeinen Rechtes, den ich eingangs erwähnt habe. Deshalb, glaube ich, müssen wir dazu kommen, irgend etwas festzustellen, um dem Bundesrat für die Diskussion über die Grundsätze betr. Festsetzung des Reinertrages eine Handhabe zu geben. Man wird ja noch schwer ge- nugh haben, diese Grundsätze im einzelnen mit den Gesellschaften zu vereinbaren.

Man kann mir nun sagen: Wenn dem so ist, warum gehst du nicht weiter und sagst, die Sache solle so angesehen werden, als ob diese höhern Löhne im Jahre 1886 eingeführt worden seien. In diesem Falle würde sich das Interesse, das der Bund an dieser Frage hat, vielleicht vervierfachen. Was in meinem Antrag liegt, stellt für den Bund ein Inter- esse von ungefähr 18—20 Millionen dar, wie sich leicht berechnen lässt. Angenommen, die Lohn- erhöhungen hätten mit dem Jahre 1891 begonnen und hätten im ersten Jahre Fr. 400,000 betragen und im folgenden Jahre wären sie gestiegen auf Fr. 800,000, dann auf Fr. 1,200,000 etc., bis sie im Jahre 1896 die wirklich einzusetzende Summe von Fr. 2,400,000 erreicht hätten. Alle diese Summen zusammenge- zählt giebt 6 Millionen. Diese Summe durch 10 divi- diert, giebt Fr. 600,000 und das 25fache davon macht 15 Millionen aus. Der Betrag wird aber,

glaube ich, noch ein etwas höherer sein. Wenn man aber annehmen würde, die höhern Löhne seien schon von 1886 an ausbezahlt worden, so würde sich die Sache natürlich noch ganz anders gestalten. Ich sage aber, es wäre umgekehrt nicht recht, wenn man sagen wollte, die Sache sei so anzusehen, als ob die höhern Löhne schon seit 1886 bestanden; denn das richtige, das natürliche, den Verhältnissen entsprechende ist das, dass die Löhne successive wachsen. So wenig es recht und billig wäre, im Interesse des Rückkaufes die ganze jetzige Lohnerhöhung auf 1886 zurückzudatieren, so wenig ist es billig, wenn solche Lohnerhöhungen erst plötzlich eintreten würden, wie ein Deus ex machina, erst in dem Moment, wo das Verlangen sich mit elementarer Gewalt Bahn bricht. Das richtige, natürliche, den Verhältnissen entsprechende, allein gerechte und billige ist, wenn man einen Mittelweg annimmt, und da habe ich nun geglaubt, es würde den Verhältnissen entsprechen, wenn wir das Jahr 1891 annehmen, wo die Fusion der beiden westschweizerischen Bahnen stattgefunden hat und bei welchem Anlass die neue Gesellschaft, entgegen den gemachten Versprechungen, sich dann nicht herbeigelassen hat, die Löhne der Angestellten der frühern Suisse occidentale auf die nämliche Höhe zu bringen, wie diejenigen der Angestellten der J. B. L., wo im Gegenteil das bei der J. B. L. übliche System der Lohnerhöhung künstlich gehemmt wurde. Wir wissen auch, dass die Lohnbewegung, welche so mächtig über unser Land dahingegangen ist, ihren ersten Anfang bei der J. S. genommen hat, indem die hier begangene ganz besondere Ungerechtigkeit und die obwaltenden speziellen Verhältnisse den ersten kräftigen Impuls geben mussten.

Ich könnte also aus Gründen der Gerechtigkeit nicht einverstanden sein, dass mein Antrag in dem Sinne gedeutet würde, als ob ich rein nur im Interesse des Rückkaufes sage: wir wollen die Eisenbahnen drücken; dieselben sollen dem Bunde weichen; la force prime le droit. Nein, dazu könnte ich nie stimmen. Aber ich sage: was die Eisenbahnen gethan haben, das ist umgekehrt, ihren Angestellten gegenüber, die Anwendung des Satzes, dass Gewalt vor Recht geht, und die Gesellschaften haben diesen Satz praktiziert, um dann auch beim Rückkauf den 25fachen Betrag dessen, was sie den Arbeitern, um den trivialen Ausdruck zu gebrauchen, abgeschunden, noch einmal vom Bund zu erhalten, und das ist auch nicht recht, und auch in dieser Weise darf das Recht nicht von Aktiengesellschaften oder Direktoren gebeugt werden.

Aus allen diesen Gründen möchte ich Ihnen meinen Antrag zur Annahme empfehlen.

**Speiser**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich bin nicht im Falle, im Namen der Kommission zu sprechen. Es ist mir von Kommissionsmitgliedern nicht der Wunsch ausgesprochen worden, dass der Antrag Weibel an die Kommission gewiesen werde, dagegen haben mir einige Mitglieder erklärt, sie seien einverstanden, wenn ich gegen den Antrag Weibel spreche, und ich möchte Sie deshalb ersuchen, zuerst unsere Motive zu vernehmen, bevor Sie die Rückweisung an die Kommission beschliessen. Herr Weibel geht von dem Gedanken aus, es sei in Anbetracht der Lohnerhöhungen,

welche in der letzten Zeit stattgefunden haben, bei der Berechnung des Reinertrages, welcher für die Feststellung des Rückkaufspreises in Betracht kommt, die Eisenbahnbetriebsrechnung entsprechend zu belasten. Nun ist das im allgemeinen eine sehr interessante Frage. Bei der Berechnung des Reinertrages, der für den Rückkauf in Betracht kommt, können wir nämlich von zwei Standpunkten ausgehen. Wir können entweder sagen: wir ermitteln den Reinertrag aus den effektiven Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben und die Differenz ist der Reinertrag, wie es in den Büchern der Bahngesellschaft steht, oder man kann auch sagen: nicht diese thatsächliche Reineinnahme legen wir der Rückkaufsumme zu Grund, sondern wir wollen uns die Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben im Detail ansehen und prüfen, ob nicht einzelne Betriebs-Einnahmen bei richtiger, konzessionsmässiger Führung der Bahn hätten vermieden werden sollen und ob anderseits nicht gewisse Betriebs-Ausgaben hätten mehr gemacht werden müssen, wenn die Bahnen in den letzten zehn Jahren ihre Geschäfte konzessionsgemäss und den Anforderungen des Verkehrs entsprechend geführt hätten. Ich will die theoretische Richtigkeit der einen und der andern Berechnung nicht entscheiden. Ich nehme an, die Eisenbahngesellschaften werden sagen, wir müssen die wirklichen Erträgnisse des Betriebs der Berechnung des Rückkaufspreises zu Grunde legen, und ich kann mir, ohne irgendwie die Entscheidung des Bundesrates präjudizieren zu wollen, denken, dass der Bundesrat versucht, gewisse Einnahme- oder Ausgabe-Posten zu korrigieren und zu sagen das ist nicht richtig; diese Posten wären anders ausgefallen, wenn die Bahnen ihre Pflicht erfüllt hätten. Das ist nun aber eine Frage, die meiner Ansicht nach nicht im Gesetze gelöst werden kann, sondern das ist nun eben eine Rechtsfrage, welche nach Ihrem Beschluss vom Bundesgericht entschieden werden muss. Die Bahnen sollen ihren Standpunkt geltend machen der Bundesrat wird den seinigen vertreten, und schliesslich wird das Bundesgericht entscheiden. Aber ich glaube, es geht nicht an, von vornherein im Gesetz eine dieser Streitfragen zu entscheiden, d. h. zu sagen: wir korrigieren die Betriebs-Ausgaben in dem Sinn, dass wir die Lohnerhöhungen, wie sie jetzt stattgefunden haben, auf die Jahre 1891—1896 zurückdatieren. Das können wir nicht machen, einmal weil es eine Rechtsfrage ist und anderseits, weil noch ganz andere Fragen als die der Lohnerhöhung in Betracht kommen können. Ich glaube also, es wäre richtiger, den Antrag Weibel abzulehnen, weil er eine Rechtsfrage gesetzgeberisch entscheidet und anderseits eine von vielen Fragen herausnimmt und ins Gesetz hineinträgt, während er die andern Fragen ungelöst lässt.

Ich muss sodann noch auf einen andern Gesichtspunkt aufmerksam machen. Herr Weibel hat mit grosser Wärme dargestellt, es sei nicht richtig, dass die Eisenbahnen dafür, dass sie bis zum Jahre 1896 schlechte Löhne gezahlt haben, bei der Festsetzung der Rückkaufsumme profitieren sollen auf dem Rücken ihrer Angestellten. Hiegegen ist zweierlei zu sagen. Erstens können wir unmöglich heute entscheiden, ohne irgendwie über die Sache orientiert zu sein, ob wirklich die Eisenbahnen die heute zugestandenen Löhne schon von dem Jahre 1891 an hätten zahlen sollen. Es mag das möglich sein; aber wir können es nicht entscheiden.

Es wird überhaupt ausserordentlich schwer zu entscheiden sein, ob wirklich die ausbedungenen Löhne schon vor fünf Jahren die richtigen gewesen wären. Und ein anderer Punkt ist der: Es ist ja richtig, dass es etwas Stossendes hat, wenn wirklich konstatiert werden kann, dass die Eisenbahnen seit 1891 viel höhere Löhne hätten zahlen sollen und dass in diesem Fall sie eine kleinere Rückkaufssumme bekommen hätten. Aber profitieren die Arbeiter etwas davon, wenn Sie den Antrag Weibel annehmen? Wenn Sie die höheren Löhne den Betriebsrechnungen der Jahre 1891—96 belasten, so wird die Rückkaufssumme kleiner, und es profitiert der Bund daran, aber nicht der Angestellte der Bahn. Wenn es nun etwas Stossendes hat, dass die Aktionäre mehr bekommen, weil sie an den Löhnen geknausert, so hat es für mich etwas ebenso Stossendes, wenn der Bund den Profit in den Sack steckt, weil nach der Auffassung des Herrn Weibel die Aktionäre ihre Angestellten zu schlecht zahlen. Richtig wäre es, dass Herr Weibel, wenn er verlangt, dass die Lohnerhöhungen auf die Betriebsrechnungen bis 1891 rückwirken, sagen würde: Die Lohnerhöhungen, welche die Angestellten jetzt erhalten haben, müssen rückwirkend den Angestellten auch für die Jahre 1891—95 gezahlt werden. Dann hat Herr Weibel seinen Zweck erreicht; dann haben die Angestellten profitiert und nicht der Bund und nicht die Aktionäre. Aber das wäre nicht im Rechnungsgesetz zu erledigen. Ich glaube, es wird richtig sein, auf den Antrag Weibel nicht einzugehen, sondern auch die Erledigung dieses Punktes dem Bundesgericht vorzubehalten, das ja überhaupt über die Gestaltung des konzessionsgemässen Reinertrages schliesslich zu entscheiden hat und dies thun kann nach Anhörung der beiden Parteien und nach Ermittlung aller in Betracht kommenden Thatsachen.

**Weibel:** Ich will das Gesagte nicht wiederholen. Aber in den Argumenten des Herrn Dr. Speiser ist ein Trugschluss vorhanden. Er sagt, das Richtige wäre, dass man den Angestellten die Löhne auszahlen würde. Dazu haben wir aber jetzt keinen Anlass und keine Kompetenz; wohl aber haben wir die Kompetenz und die Pflicht, dafür zu wirken, dass der Reinertrag richtig ausgemittelt werde. Ich gebe zu, dass noch eine Reihe anderer Fragen mitspielen, aber ich habe ein gewisses Gefühl, dass es nötig ist, sowohl für die Verhandlungen des Bundesrates als des Bundesgerichtes gewisse Anhaltspunkte zu geben, die sich aus der Natur der Verhältnisse von selbst ergeben. Ich habe vorhin gesagt, man könnte ja weiter gehen, wenn man einfach das Interesse des Bundes ins Auge fassen wollte. Aber das wäre nicht richtig, sowenig als es umgekehrt richtig ist, dass die Bahnen zuerst aus ihren Angestellten einen ganz unverhältnismässigen Profit herauszuschinden und dann diesen Profit noch der Berechnung des Reinertrages, wie er für den konzessionsgemässen Rückkauf massgebend ist, zu Grunde legen. Das Richtige liegt in der Mitte, und man kann sich nur fragen, ob es nicht noch richtiger gewesen wäre, auf das Jahr 1886 zurückzugehen, um den richtigen Reinertrag zu berechnen. Was

ist Reinertrag? Das ist ein Begriff, über den man noch sehr viel wird streiten müssen. Sollte jemand den Antrag stellen, auf das Jahr 1886 zurückzugehen, so könnte ich diesem Antrag vielleicht zustimmen; allein ich habe geglaubt, von demjenigen Ereignis ausgehen zu sollen, das in der Geschichte unseres Eisenbahnwesens von grosser Bedeutung gewesen ist, nämlich von der Fusion der S. O. mit der J. B. L. Damals hat man grosse Versprechungen gemacht, dass man die Arbeiter der S. O. auf gleiche Linie wie diejenigen der J. B. L. stellen werde. Und kein Mensch dachte daran, dass die Angestellten der J. B. L. durch die Fusion in dem, was sie bisher alle zwei Jahre an Lohnerhöhungen erhielten, nun verkürzt werden würden.

Von diesem Datum an, das in der Geschichte unseres Eisenbahnwesens aktenmässig feststeht, möchte ich meinen Vorschlag wirken lassen, und ich glaube, wenn man meinen Gedanken gegenüber dem Bunde als billig anerkennen muss, so ist das jedenfalls das wenigste. Formell bedeutet mein Antrag allerdings einen etwas kräftigen Eingriff; allein sachlich ist er nur das, was jeder Mensch nicht nur als recht, sondern auch als billig bezeichnen muss, und wenn den Arbeitern nicht die ihnen zukommenden Löhne gegeben wurden, so ist dies kein Grund, dass wir uns auch den Pelz über den Kopf ziehen lassen müssen. Wenn einmal Unrecht geschehen ist, so soll dasselbe nicht zur Grundlage werden, um einen Rechtsanspruch daraus abzuleiten. Ich zweifle keinen Augenblick daran, dass die Eisenbahner alle einverstanden sind, wenn wir die successive Lohnerhöhung, wie dies der Natur der Sache entspricht, bei der Ermittlung des Reinertrages und der Rückkaufssumme den Berechnungen zu Grunde legen, weil der Bund, wenn er einen billigeren Preis zahlen muss und nicht einen auf dem Lohndruck beruhenden höhern, in der Lage ist, künftig für die Angestellten in deren Interesse und im Interesse des Verkehrs dasjenige zu thun, was eine richtige Eisenbahnpolitik absolut erfordert.

Abstimmung. — *Votation.*

Der Zusatzantrag Weibel wird mit Mehrheit gegen 9 Stimmen abgelehnt.

(L'amendement de M. Weibel est rejeté par la majorité contre 9 voix.)

Art. 23.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 24.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 25.

Speiser, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 25 enthält nun die Bestimmung

über die rückwirkende Anwendung des Gesetzes. Es ist da zu unterscheiden bezüglich der Amortisationen und bezüglich der Baurechnungen. Zunächst ist der Grundsatz festgestellt, dass die Vereinbarungen über die Amortisationen, die auf Grund des Gesetzes von 1883 stattgefunden haben, revidiert werden müssen, weil Sie in den vorhergehenden Artikeln beschlossen haben, eine Anzahl neuer Posten aus den Aktiven zu streichen und der Amortisation zuzuweisen. Es sind das insbesondere die grossen Zuweisungen, welche in Zukunft für den Erneuerungsfonds abgeschrieben werden müssen. Es ist nun selbstverständlich notwendig, dass diese neuen Amortisationen mit den alten Amortisationen in ein angemessenes Verhältnis gebracht werden, und zu diesem Zwecke hat der Bundesrat gemäss Art. 14, den Sie angenommen haben, neuerdings die Amortisationen festzustellen. Dabei ist nun von der Mehrheit Ihrer Kommission auch der Grundsatz aufgestellt, den ich für mich dem Gerichte vorbehalten hätte, dass nämlich diese neuen Amortisationen, welche zur Herstellung des Erneuerungsfonds notwendig sind, bei der Ermittlung des konzessionsgemässen Reinertrages in Betracht fallen sollen, und zwar — es ist das eine milde Behandlung der Bahnen — sollen nur berücksichtigt werden die neuen normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds, nicht diejenige Einlage, welche notwendig ist, um das Defizit auf dem Erneuerungsfonds, wie es sich aus dem Gesetze gestalten wird, zu mindern. Diese Bestimmung als solche ist also durchaus keine unbillige. Ich habe nur ein Bedenken dagegen, nämlich es sei das eben eine Frage, welche vom Gerichte zu entscheiden wäre.

Der dritte Absatz sodann spricht von der Rückwirkung bzw. Nichtrückwirkung der neuen Bestimmungen über die Gestaltung des Baukontos auf die bereits auf Grund des Gesetzes von 1883 revidierten Baurechnungen. Es ist das der Zusatz, welchen der Ständerat zum Art. 21 gemacht hat und welchen wir hier in die Uebergangsbestimmungen aufnehmen. Wir sind einverstanden, dass, wie der Ständerat sagt, auf die revidierten Baurechnungen nicht noch einmal zurückgekommen werden soll, sondern dass diese Baurechnungen, soweit sie auf Grund des Gesetzes von 1883 revidiert worden sind, so bleiben sollen, natürlich mit dem Vorbehalt der Anwendung des neuen Gesetzes auf die in Betracht kommenden neuen Verhältnisse.

Schliesslich ist nun hier in dem Schlussatze auch noch die Bestimmung enthalten, wonach der Bundesrat ermächtigt ist, mit Bezug auf die Sekundärbahnen thunliche Erleichterungen zu gewähren. Sie haben gesehen, dass zu dieser Reduktion Ihrer Kommission Herr Dinkelman einen etwas ausführlicheren Antrag stellt; ich will abwarten, wie Herr Dinkelman diesen Antrag begründet.

**Dinkelman:** Der Antrag, den ich Ihnen unterbreite, ist nichts als eine Erweiterung des Antrages Ihrer Kommission, und ich möchte vor allem aus Ihrer Kommission den wärmsten Dank abstatten dafür, dass sie am Schluss dieses Gesetzes vorgesehen hat, es sollen für die Anwendung des Gesetzes auf die Sekundärbahnen erleichternde Bestimmungen

aufgestellt, bzw. « thunliche » Erleichterungen gewährt werden. Mit dem Worte « thunliche » Erleichterungen scheint mir aber nicht das Nötige gesagt zu sein, und es haben sich in den letzten Jahren gewisse Vorgänge abgespielt, welche mir nicht genügende Garantie dafür bieten, dass bei diesen « thunlichen » Erleichterungen wirklich auch den Sekundärbahnen in gehöriger Weise entgegengekommen wird.

Gestatten Sie mir, Sie mit einigen Worten zu erinnern an die Motion Geilinger, die im Juni 1893 gestellt wurde. Durch diese Motion wurde der Bundesrat eingeladen, zu prüfen, ob nicht für die Nebenbahnen besondere Bestimmungen betr. Bau und Betrieb aufzustellen seien. Diese Motion erlitt das Schicksal mancher anderer Motionen: sie blieb ruhig liegen, um nicht so rasch aufzustehen. Es haben sich dann im Jahre 1894 eine ganze Anzahl Verwaltungen zusammengethan und die Angelegenheit besprochen. Diese Verwaltungen haben sich gesagt: Wir müssen den eidgen. Behörden irgend etwas vorlegen, damit sie auf Grund desselben unsere Wünsche kennen lernen und ein Gesetz über den Bau und den Betrieb der Nebenbahnen ausarbeiten können. Solche Grundzüge, die nur einen Teil der Wünsche der Sekundärbahnen enthalten, sind im Laufe des Jahres 1894 von 28 Verwaltungen aufgestellt, und im März 1895 sind diese Grundzüge in einer längern, gedruckten Eingabe dem schweiz. Eisenbahndepartement unterbreitet worden, und der Sprechende hat bei Beratung des Geschäftsberichtes im Juni letzten Jahres Anlass genommen, darauf aufmerksam zu machen, dass noch immer kein solcher Gesetzesentwurf über Bau und Betrieb der Nebenbahnen vorliege. Ich habe mir damals erlaubt, einlässlich über das Wesen und die Bedeutung der Sekundärbahnen zu referieren. Ich habe an Hand der Gesetzgebung der uns umgebenden Länder gezeigt, dass man überall für die Entwicklung und die Lebensfähigkeit der Nebenbahnen eine liberale Gesetzgebung als unumgänglich notwendig erachtet, ich habe gezeigt, dass allerorts im Ausland in den letzten 20 Jahren viel geschehen ist, bei uns jedoch gar nichts. Seit 1872, in welchem Jahre das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen erlassen worden ist, sind eine ganze Anzahl Nebenbahnen, Bergbahnen etc. gebaut worden, und auf alle diese Bahnen findet immer noch das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Hauptbahnen, der Vollbahnen, Anwendung; denn es ist Thatsache, dass man bei Beratung dieses Gesetzes nur an die Hauptbahnen gedacht hat und dass die Bundesbehörden nun genötigt sind, bei diesen Neben- und Sekundärbahnen jeweilen von Fall zu Fall zu entscheiden. Diese Entscheidungen von Fall zu Fall — das habe ich Ihnen damals an einer ganzen Anzahl von Beispielen nachgewiesen — erhalten sehr oft leider den Charakter der Willkürlichkeit; denn es sind häufige und berechtigte Klagen über diese Entscheide erhoben worden, weil sie nicht auf einem bestimmten Grundsatz, einem bestimmten Prinzipie beruhen. In Bezug auf den Bau kommen diese Klagen weniger vor; viel grösser aber ist deren Zahl beim Betrieb. Der Betrieb soll nach der Schablone der Hauptbahnen erfolgen, und dass dies nicht gut möglich ist, wird jeder, der die einfachen Verhältnisse der Nebenbahnen auch nur einigermaßen kennt, sofort einsehen.

Wenn die Betriebsverhältnisse der Hauptbahnen auch auf die Nebenbahnen Anwendung finden sollen, so wird deren Entwicklung dadurch bedeutend gehemmt, und andererseits wird es fast unmöglich, neue Unternehmungen ins Leben zu rufen; neue Unternehmungen würden so schweren Kämpfen begegnen, dass sie einen gehörigen Betrieb kaum einrichten könnten. Ich will die damals aufgeführten Beispiele nicht wiederholen, indem ich mir vorbehalte, bei Beratung eines Gesetzes über Bau und Betrieb von Sekundärbahnen neuerdings solche Beispiele anzuführen. Die Antwort des Herrn Vorstehers des Eisenbahndepartements ging dahin, dass in der Dezember-session 1895 den Räten ein solches Gesetz über den Bau und Betrieb von Nebenbahnen vorgelegt werden solle. Es ist dies nicht geschehen, und ich begreife sehr gut, dass es nicht geschehen konnte, indem eine andere sehr einlässliche und wichtige Arbeit auf diesem Gebiete vorliegt und nicht alles auf einmal gemacht werden kann. Und andererseits muss ich anerkennen, dass ein Gesetz über die Neben- und Sekundärbahnen ganz bedeutende Arbeiten und Studien erfordert.

Aber nun kommt das neue Rechnungsgesetz, und dieses muss selbstverständlich auf die Nebenbahnen auch Anwendung finden. Man darf nicht verlangen, wie ich es ursprünglich im Sinne hatte, dass dieses Gesetz auf die Neben- und Sekundärbahnen nicht Anwendung finden solle. Einen solchen Antrag bringe ich nicht ein; aber ich erlaube mir, den Antrag zu stellen, dass bei den wichtigsten Bestimmungen dieses Gesetzes — über die Ermittlung des Erneuerungsfonds einerseits und über die Amortisation allfällig rückständiger Einlagen andererseits — die Verhältnisse dieser Nebenbahnen gehörig berücksichtigt werden. Ich bemerke hierzu, dass dies allerdings bereits durch Ihre Kommission in anderer Form gesagt ist; aber aus den Vorgängen, die ich Ihnen geschildert habe, geht hervor, dass das doch nicht mit genügender Präzision gesagt ist, und ich möchte mir daher erlauben, diese beiden Punkte, welche ich erwähnt habe, noch im Schlusse des Gesetzes aufzunehmen: Einmal die Feststellung der normalen Einlagen; da wünsche ich also, dass die speziellen Verhältnisse der Nebenbahnen berücksichtigt werden und, dass da die thunlichsten Erleichterungen stattfinden. Damit will ich aber durchaus nicht gesagt haben und ich erkläre das offen, dass nach Ermittlung dieser Einlagen etwa noch eine Reduktion der Einlage stattfinden solle, dass etwa nicht das eingelegt werde, was wirklich für die Erneuerung notwendig ist, sondern ich wünsche nur, dass nicht immer die Schablone der grossen Bahnen auf die kleinen Bahnen Anwendung finde. Diesen Zweck hat mein Antrag; es sollen die besondern Verhältnisse und Verumständungen der Sekundärbahnen gehörige Berücksichtigung finden. Ganz dasselbe gilt mit Bezug auf die rückständigen Einlagen, wie sie sich aus Artikel 13 und 14 mit Bezug auf die Amortisationen ergeben. Hier kann in noch viel weitgehendem Masse als bei den Einlagen in den Erneuerungsfonds den Verhältnissen der kleinen Bahnen Rücksicht getragen werden; es kann z. B. wenn sie sich in ungünstigen Verhältnissen befinden, bis zum Ablauf der Konzessionsdauer unter Umständen die Amortisationsquote verteilt werden. Nach den Aeusserungen, die gestern Herr Bundesrat Zemp gethan hat, habe ich mit grossem Vergnügen vernommen,

dass in der That die Neben- und Sekundärbahnen thunlichst berücksichtigt werden sollen, und ich glaube daher, es kann der hochverehrte Vorsteher des Eisenbahndepartements diesem Antrage, den ich Ihnen zu unterbreiten die Ehre habe, ganz gut beipflichten; es ist das nur eine Präzisierung seiner eigenen Worte. Auch die Kommission steht, glaube ich, auf demselben Boden, und ich möchte Sie daher im Interesse der Neben- und Sekundärbahnen, deren Bedeutung für unser ganzes Land Sie nicht unterschätzen oder verkennen mögen, bitten, meinen Antrag anzunehmen.

**Bundesrat Zemp:** Nach Lesung des Antrages des Herrn Dinkelmann hatte ich anfänglich einige Bedenken, zuzustimmen. Aber nach den Erklärungen, die der Redner nun zu seinem Vorschlage gemacht hat, bin ich beruhigt und kann demselben zustimmen. Die Differenz war nämlich folgende. Herr Dinkelmann schlägt vor, die Sekundärbahnen auch in dem Punkte zu berücksichtigen, dass man die Quote für den Erneuerungsfonds angemessen herabsetze, und es wäre das wörtlich genommen dahin zu verstehen, dass zwar bei Ausmittlung des Betrages für den Erneuerungsfonds dieser Nebenbahnen diejenige Summe festgeteilt werden soll, welche notwendig ist, um aus dem Erneuerungsfonds diejenigen Obliegenheiten zu besorgen, die demselben zukommen, und nun wäre zu verstehen gewesen, dass Herr Dinkelmann beabsichtigt, diesen Sollbetrag für die Sekundärbahnen herabzumindein. In diesem Sinne wäre der Antrag nicht annehmbar gewesen. Es wäre nämlich nicht annehmbar, dass man z. B., wenn bei einer Nebenbahn die jährliche Quote für den Erneuerungsfonds auf 1000 Fr. per km ausgemittelt wird, die Summe willkürlich herabsetzen würde, z. B. auf 500 Fr.; denn damit würde der Erneuerungsfonds nicht zur Existenz gelangen.

Nun hat aber Herr Dinkelmann erklärt, er fasse den Wortlaut nicht so auf, sondern er postuliere für die besondern Verhältnisse der Sekundärbahnen, dass wenn die Ausmittlung über die Wertverminderung gemacht werde, sie auch diesen kleinen Verhältnissen angepasst sei. In diesem Sinne ist der Antrag des Herrn Dinkelmann durchaus gerechtfertigt; ich kann also demselben beistimmen.

**M. le Président:** La commission se range-t-elle à la proposition de M. Dinkelmann?

**Marti:** Ich glaube, die Kommission sei mit dem Antrage des Herrn Dinkelmann einverstanden; denn der Antrag ist nur die Ausführung dessen, was die Kommission bereits von sich aus Ihnen vorgeschlagen hat, und nachdem nun einige Missverständnisse über die Tragweite des Antrages zwischen Herrn Dinkelmann und dem Chef des Eisenbahndepartements gelöst worden sind, so glaube ich, die Kommission sei durchaus einverstanden, dass der Antrag des Herrn Dinkelmann in der Fassung,

so wie er gestellt ist, angenommen werde. Das versteht sich von selbst, dass, wie Herr Dinkelmann will, die Berücksichtigung der Sekundärbahnen darin besteht, dass man bei Festsetzung der normalen Einlagen für jede Linie besonders die Verhältnisse abschätzt in der Weise, dass natürlich die Einlagen in den Erneuerungsfonds bei einer Bahn, auf welcher nur zwei Züge täglich fahren, ja nicht so gross zu sein brauchen wie bei einer Bahn, auf welcher 10 oder 20 Züge fahren.

Es ist also in wenigen Worten die Meinung die, dass man diese Berücksichtigung den Sekundärbahnen schenken soll, dass aber, wenn einmal die normalen Einlagen für die betreffenden Bahnen mit Berücksichtigung ihrer individuellen Verhältnisse festgestellt sind, nicht noch eine zweite Berücksichtigung in der Weise stattfinden solle, dass man nun diese normalen Einlagen weiter herabsetze. Das ist das Missverständnis, welches bestanden zu haben scheint.

Was nun die Amortisationsfrage anbelangt, so versteht es sich von selbst, dass der Bundesrat vollständig freie Hand hat. Bei den amortisationspflichtigen Posten kann man die Amortisationsfrist eben so gut auf die Konzessionsfrist erstrecken, als auf die 10 Jahre, und da wird ja der Bundesrat gerne einer Sekundärbahn, die mit ihrer Existenz zu kämpfen hat, die weitgehendste Amortisationsfrist gestatten, welche notwendig ist, damit sie ihre Aufgaben erfüllen kann. Uebrigens ist es auch so mit den Einlagen in den Erneuerungsfonds; es können solche nur gefordert werden, soweit Geld da ist, und wenn kein Geld da ist, so ist der Erneuerungsfonds doch nur auf dem Papier. Ich

glaube daher, wir sollten den Antrag Dinkelmann annehmen.

Der Art. 25 wird mit der von Herrn Dinkelmann beantragten und nicht bestrittenen Abänderung angenommen.

(N'étant pas combattu l'art. 25 est adopté avec la modification proposée par M. Dinkelmann.)

---

*Art. 26.*

Angenommen. — (*Adopté.*)

---

*Titel und Ingress.*

*Titre et préambule.*

Angenommen. — (*Adopté.*)

---

Schlussabstimmung. — *Votation définitive.*

In derselben wird das Gesetz mit 70 gegen 20 Stimmen angenommen.

(Par 70 voix contre 20 la loi est adoptée.)

---

An den Ständerat.

(Au conseil des états.)

## **Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

### **Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1896 - 09:00
Date	
Data	
Seite	69-88
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 738

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bulletin



BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 13

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2. —, Union postale fr. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrat. — Conseil national.

Sitzung vom 27. März 1896, vormittags 9 Uhr. — Séance du 27 mars 1896, à 9 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } M. Stockmar.

Tagesordnung: — Ordre du jour:

Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.

Differenzen. — Divergences.

(Siehe die letzten Verhandlungen des Ständerates Seite 182 hievor. — Voir les derniers débats du conseil des états p. 182 ci-devant.)

Art. 3.

**Speiser**, Berichterstatter der Kommission: Die Differenzen, welche zwischen dem Ständerate und dem ersten Beschlusse des Nationalrates bestanden, sind durch die zweite Beratung des Ständerates bedeutend reduziert worden, und von den noch bestehenden Differenzen sind einzelne bloss redaktioneller Natur. Insbesondere hat der Ständerat der Ersetzung der Schiedsgerichte durch das Bundesgericht zugestimmt. Ihre Kommission schlägt Ihnen nun mit Bezug auf die sämtlichen noch bestehenden Differenzen Zustimmung zum Ständerate vor, mit gewissen Vorbehalten, die wir bei Besprechung der einzelnen Punkte Ihnen vorzutragen uns erlauben werden.

Was zunächst den Art. 3, Absatz 3, anbelangt, so haben wir in der ersten Beratung — es handelt sich um die Frage der Zusammenlegung von Konzessionen und wie es in dieser Beziehung zu halten sei in Bezug auf die Rückkaufsentschädigungen — den letzten Satz so redigiert:

«In Bezug auf die spätern Rückkaufstermine und die Rückkaufsentschädigungen gelten die Bestimmungen derjenigen Konzession, welche die grösste Bahnlänge umfasst.» Der Ständerat hat nun das Wort «die» vor «Rückkaufsentschädigungen» gestrichen, und er will damit offenbar sagen, es sei so zu halten mit Bezug auf die spätern Rückkaufstermine und spä-

tern Rückkaufsentschädigungen. Wir beantragen Zustimmung zu dieser redaktionellen Verbesserung des Art. 3.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 4.

**Speiser**, Berichterstatter der Kommission: In Art. 4, Absatz 3, haben wir die Bestimmung aufgenommen, das in Bezug auf Bauzinse nicht höhere Zinse dem Baukonto zugeschrieben werden dürfen als die, welche die Gesellschaft für ihre festen Anleihen zu bezahlen habe. Wir wünschten also die Höhe der Bauzinse von vornherein zu normieren durch das Mass des durchschnittlichen Zinsfusses der Gesellschaft für die festen Anleihen. Dem gegenüber schlägt der Ständerat vor, zu sagen: «Die Bauzinse dürfen nicht höher als zum Zinsfuss der im konkreten Falle verwendeten Kapitalien berechnet werden». Zur Begründung dieser kleinen Aenderung ist im Ständerate gesagt worden, es sei ja bei einer Baute nicht immer möglich, den nämlichen Zinsfuss zu erlangen, wie für die festen Anleihen, sondern es sei möglich, dass vorübergehend höhere Zinse bezahlt werden müssen. Es wäre daher nicht billig, Bauzinse nur in der Höhe des Zinsfusses für die festen Anleihen zu berechnen. Ihre Kommission giebt die Richtigkeit dieser Anschauung zu. Sie glaubte, in der Bestimmung, dass sich die Bauzinse nach dem Zinsfuss der festen Anleihen richten sollen, eine klare Basis für die Ausmittlung der Bauzinse zu haben, die sonst im konkreten Falle zu Schwierigkeiten Anlass geben kann. Da es sich hier aber um eine ganz

minime Differenz handelt, so glauben wir, uns auch in diesem Punkte dem Ständerat anschliessen zu können und empfehlen auch hier Zustimmung zum Ständerat.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 6.

**Speiser, Berichterstatter der Kommission:** Der Art. 6 bezieht sich auf den Umfang der Abschreibungen auf dem Baukonto bei Beseitigung und Untergang von auf den Baukonto getragenen Anlagen. Ihre Kommission hat Ihnen vorgeschlagen — und Sie haben es angenommen —, dass auf den eigentlichen Baukosten auch abzuschreiben sei der verhältnismässige Teil der Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten und der Bauzinse. Wir glauben, es sei das die Konsequenz des in Art. 4 von Ihnen und vom Ständerate angenommenen Grundsatzes, wonach auf den Baukonto getragen werden dürfen nicht nur die eigentlichen Baukosten, sondern auch ein verhältnismässiger Teil der Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten und der Bauzinse. Nun hat der Ständerat dem gegenüber an seiner ursprünglichen Redaktion festgehalten und diesen zweiten Satz im ersten Ainea gestrichen. Wir können uns dieser Streichung anschliessen im Interesse des Friedens und der Uebereinstimmung, um so mehr als wir annehmen, es sei durchaus selbstverständlich, dass wenn in Art. 4 gestattet werde, auf den Baukonto nicht nur die eigentlichen Baukosten zu tragen, sondern auch einen verhältnismässigen Anteil an den Verwaltungs-, Organisations- und Bauleitungskosten und den Bauzinsen, bei der Abschreibung auf dem Baukonto diese Appendixe mit abgeschrieben werden müssen. Wir stimmen also dem Ständerat zu, nicht weil wir seine Anschauung grundsätzlich für richtig halten, sondern weil wir glauben, es sei durch den Art. 4 gegeben, dass bei der Entfernung einzelner Posten aus dem Baukonto die Subtraktion in gleicher Weise gemacht werden müsse, wie in Art. 4 die Addition gemacht ist. In diesem Sinne empfehlen wir Ihnen auch hier, dem Beschlusse des Ständerates zuzustimmen.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 10.

**Speiser, Berichterstatter der Kommission:** In Art. 10, Absatz 1, hat der Ständerat eine redaktionelle Aenderung vorgenommen. Das erste Lemma soll lauten: «Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen und Ausgaben umfassen, auch wenn die Zahlung noch nicht stattgefunden hat.» Wir sind mit dieser Redaktion einverstanden, indem wir betonen, dass wir unsererseits die bundesrätliche Redaktion des Art. 10 in verschiedener Weise zu verbessern gesucht haben, dass es aber dem Ständerate besser gelungen ist, eine elegante Redaktion zu finden. Wir empfehlen Ihnen also,

auch in dieser ästhetischen Frage dem Ständerat beizustimmen.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 11.

**Speiser, Berichterstatter der Kommission:** Hier ist nun eine allerdings ziemlich wichtige Differenz vom Ständerate neu geschaffen worden, indem er dem nationalrätlichen Beschlusse nicht beigetreten ist. Es handelt sich hier bekanntlich um die Vorschriften über die Konstituierung eines Erneuerungsfonds, und es sind hier drei verschiedene Gesichtspunkte geltend gemacht worden. Der Bundesrat hatte in Art. 11 gesagt, es sei ein Erneuerungsfonds anzulegen «für alle einer Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen mit Inbegriff des Betriebsmaterials». Also alles, was irgendwie einer Abnützung unterworfen ist, soll einen Gegenwert im Erneuerungsfonds finden, und demgemäss ist der Erneuerungsfonds anzulegen und zu dotieren. Der Ständerat hat nun diesem, meiner Ansicht nach grundsätzlich weitaus richtigsten, konsequenten Antrage des Bundesrates nicht beigestimmt, sondern hat gesagt, diese Verpflichtung der Eisenbahnen, für alle einer Abnützung unterworfenen Objekte einen Erneuerungsfonds anzulegen und zu dotieren, sei für sie finanziell eine zu schwere Last, namentlich in den nächsten Jahren, wo es sich darum handelt, auch die Rückstände in den Erneuerungsfonds nachzuholen, und es hat deshalb der Ständerat aus einem gewissen Gesichtspunkte der Schonung der Finanzen der Eisenbahnen an Stelle dieses Grundsatzes, dass alle einer Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen beim Erneuerungsfonds in Betracht kommen, eine Ausnahme getroffen; er hat von diesen Anlagen sowohl den Hochbau als den Unterbau ausgenommen. Die nationalrätliche Kommission, beziehungsweise dann der Nationalrat, aber hat dann einen Mittelweg gefunden; er hat nicht den Grundsatz des Bundesrates eingenommen, wonach alle Anlagen beim Erneuerungsfonds in Betracht kommen sollen, sondern hat dem Ständerat mit der Aufführung der einzelnen Anlagen, welche für den Erneuerungsfonds in Betracht kommen, zugestimmt, hat aber beigefügt: «Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen». Er hat also gegenüber dem allgemeinen Antrage des Bundesrates auch den Unterbau weggelassen, dagegen gegenüber dem Antrage des Ständerates «Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen» aufgenommen.

Der Ständerat hat nun mit grosser Mehrheit an seiner ursprünglichen Redaktion festgehalten, sodass also nach seinem Beschlusse Hochbau und Unterbau für den Erneuerungsfonds nicht in Betracht kommen.

Ihre Kommission hat sich in dieser Angelegenheit noch einmal einlässlich ausgesprochen und sie würde es grundsätzlich und auch praktisch richtig finden, die Differenz gegenüber dem Ständerate festzuhalten. Wir haben aber auch hier im Interesse einer endlichen Erledigung des Gesetzes dem Ständerat zugestimmt, aber mit folgender Erklärung, von der wir wünschen, dass sie im Protokoll, bezw. im stenographischen Bulletin genau festgestellt werde. Wir sagen: wir sind mit diesen Konzessionen, wel-

che der Ständerat gegenüber dem grundsätzlich richtigen Standpunkte des Bundesrates den Eisenbahnen macht, einverstanden insofern, als wir nicht verlangen, dass in den nächsten Jahren diese Bildung und Dotation des Erneuerungsfonds sich auf Hochbau und Unterbau erstrecke; dagegen wollen wir ausdrücklich aussprechen, dass mit dieser Erleichterung, mit diesem Abgehen von dem richtigen Grundsatz des Bundesrates in keiner Weise präjudiziert sein soll mit Bezug auf die Behandlung von Hochbau und Unterbau bei der Feststellung des Rückkaufspreises. Wir halten also daran fest, dass bei der Feststellung des Rückkaufwertes Abnutzungen in Betracht zu fallen haben, welche sich, sei es auf dem Hochbau und den mechanischen Stationseinrichtungen, sei es auf dem Unterbau ergeben werden. Wir wollen also mit diesem Gesetze die Ermittlung des Rückkaufwertes nicht präjudizieren; wir betrachten dieses Gesetz als ein Gesetz, das nur die Comptabilität betrifft, das aber nicht für die Ermittlung des Rückkaufwertes in ungünstiger Weise präjudizieren soll.

Mit dieser deutlichen Erklärung schliessen wir uns der Redaktion des Ständerates in Bezug auf den Art. 11, Absatz 1, an.

**Curti:** Da der Sprechende im Vereine mit mehreren Mitgliedern der Kommission, mit der Mehrheit derselben, das letzte Mal den Art. 11 in der Fassung des Nationalrates verfochten hat und da wir dafür, wie ich glaube, gute Gründe angegeben haben, mag es Ihnen eigentümlich erscheinen, dass nun die Kommission ohne Widerspruch die Fassung des Ständerates acceptiert, und es bedarf diese Haltung bei Ihnen wohl einer Rechtfertigung.

Ich glaube, man muss, nachdem die Verhandlungen über das Gesetz von beiden Räten gepflogen worden sind, dieses im Ganzen ansehen, und da sage ich mir, dass dasselbe, auch wenn wir unsere ursprüngliche Fassung preisgeben, doch ganz bedeutende Verbesserungen gegenüber dem anfänglichen Entwurfe erfahren hat, die es uns ermöglichen, dasselbe anzunehmen. Es ist für mich vor allem wichtig, dass nun das Studium der Rückkaufsfrage und der Entscheid der Räte über dieselbe nicht mehr dadurch gehemmt wird, dass der Ständerat an der schiedsgerichtlichen Entscheidung der Rückkaufsstreitigkeiten festhält. Und ich glaube, nachdem uns der Ständerat in diesem Punkte entgegengekommen ist, dürfen auch wir ihm entgegenkommen. Es ist ferner das Gesetz wesentlich verbessert worden, indem man ihm einige Schärpen genommen hat, in Bezug auf die Bahnen, welche den Kantonen gehören und diejenigen, welche sekundärer Art sind. In der letzteren Richtung hat der Antrag des Herrn Dinkelmann meines Erachtens das Richtige getroffen als wir selbst, indem wir nur allgemeine Ausnahmen für die Sekundärbahnen schufen. Es werden dadurch grössere Volkskreise, ganze Landesgegenden beruhigt werden, wenn sie erfahren, dass nun in dem Gesetze besondere Verhältnisse ausgenommen sind, welche demselben in der That nicht mit vollem Rechte zur Regelung hätten unterstellt werden können.

Dann aber will ich den Kompromiss mit dem Ständerate auch darum schliessen, weil ich glaube, dass es höchst erfreulich ist, wenn es uns in einer Zeit, wo wir alle veruneinigt sind und jeder vom anderen missverstanden wird, gelingt, ein bedeutendes Gesetz zu schaffen. Ich nenne nämlich das Gesetz deshalb ein bedeutendes, weil ich glaube, dass es in der That die Rückkaufsfrage auf einen ganz neuen Boden stellt und uns dasjenige giebt, was wir bis jetzt nicht hatten: die freie Entschliessung. Das allein macht mir das Gesetz wertvoll, und ich mag das dem Parlamentarismus, welchem gestern und vorgestern Herr Professor Hilty ein so düsteres Horoskop gestellt hat, sehr gerne gönnen, wie ich ihm jeden Erfolg gerne gönne, welchen er auf socialpolitischem Felde erlangen wird.

Man sieht gerade bei diesem Gesetze wieder, wie ganz anders es sich verhält, wenn man nur im Allgemeinen sich bewegt, wenn man nur die Fassungen von Schulen einander gegenüberstellt, wenn man auf der einen Seite von Individualismus, auf der andern Seite von Staatssocialismus redet, und wenn man ins Konkrete geht und eine bestimmte Frage lösen muss. Auf dem Boden dieser einzelnen Fragen, bei bestimmten realen Aufgaben verschwinden jene Phantome, mit denen man zu schrecken trachtet, und es stellt sich heraus, dass zwischen den Geistern sehr wohl eine Einigung stattfinden kann. Mit einer ausserordentlich grossen Mehrheit haben Sie dieses Gesetz schliesslich im Rate gutgeheissen, ohne dass Sie weiter erschrocken sind vor der staatsocialistischen Gefahr, welche man anfänglich darin erblicken wollte, und daher ist gerade im gegenwärtigen Momente dieses Gesetz eine Errungenschaft. Es zeigt, dass man sich finden kann, wenn man zusammenarbeitet, wenn man die wirklichen Verhältnisse betrachtet, die Bedürfnisse ins Auge fasst und wenn man es unterlässt, sich nur in Generalitäten zu bewegen.

Das Gesetz wird, wenn Sie es annehmen, nun für das Studium der Rückkaufsfrage fruchtbar werden; das ist für mich ein besonderer Grund, dass ich bei dem Art. 11 die Klausel betreffend den Hochbau ebenfalls fallen lassen will. Wir haben in dem Gesetze einen äusserst wertvollen, vielleicht zu wenig beachteten Artikel, den Art. 21, der es nun dem Departement möglich macht, mit den Eisenbahngesellschaften in Verbindung zu treten, die Frage der Festsetzung des Reingewinnes und des Anlagekapitals zu regeln, sei es auf dem Wege der Verständigung mit den Gesellschaften, sei es durch einen Präjudizialentscheid des Bundesgerichtes. Dadurch ist das Mittel geboten, den konzessionsgemässen Rückkauf oder schon den freihändigen einzuleiten und diejenigen, welche dieses Gesetz aus mir unerfindlichen Gründen anfänglich als eine Vergewaltigung und als einen Rechtsbruch bezeichnet haben, werden vermutlich recht bald einsehen, dass sich mit Hilfe desselben verständige Unterhandlungen pflegen lassen. Ich denke, wenn wir das Gesetz annehmen, nachdem wir bei Art. 11 eine Konzession gemacht haben, so wird wohl auch bei denen, die seine heftigsten Gegner waren, bald etwelche Beruhigung eintreten.

Es hat aber der Kompromiss, den wir hier schliessen, auch darum einen grossen Wert, weil er uns eine Campagne für die Expropriation erspart.

Ich zweifle nicht daran, dass die Initianten für die Expropriation Unterschriften gesammelt und wahrscheinlich auch erhalten hätten, wenn wir dieses Gesetz nicht hätten zu stande bringen können. Und wenn es nun auch fraglich ist, ob die Urheber der Expropriationsinitiative die Mehrheit des Schweizervolkes und zumal auch die Mehrheit der Stände für ihr Unternehmen hätten gewinnen können, so würden wir doch — das ist keine Frage — dadurch in einen neuen Kampf hineingerissen worden sein, welcher, wenn er dasjenige nicht brachte, was die Initianten wollten, doch unter uns noch viel grössere Verwirrungen angerichtet haben würde. Wir weichen also, indem wir den Art. 11 so annehmen, wie der Ständerat ihn gefasst hat, auch einem solchen Kampfe aus, und die Initianten mögen und dürfen sich damit trösten, dass durch das Gesetz der Rückkauf der Bahnen möglicherweise rascher kommt, als durch ihre Initiative. Es ist denkbar, dass wir konzessionsgemäss kündigen; es ist denkbar, dass wir mit den Gesellschaften ein Abkommen treffen können. Erst wenn diese beiden Eventualitäten nicht eintreten, scheint mir die Expropriation berechtigt zu sein.

Wenn man von Anfang an sich sagen musste, dass das Gesetz unvollständig, dass eine Lücke in demselben vorhanden sei, falls wir die Abnützung beim Hochbau nicht auch in demselben festgelegt wissen wollten, so kann man auf der andern Seite erklären, dass doch diejenigen Bestimmungen, welche noch ausser dem Art. 11 im Gesetze enthalten sind, für das ganze Wesen desselben wichtiger sind, als die Bestimmung über den Hochbau und dass man darum das uns zugemutete Opfer bringen darf. Ich hoffe, dass wir in gleicher Weise vielleicht auch noch beim Bankgesetz einen Weg finden werden, der zur Verständigung führt und dass durch das gegenseitige Entgegenkommen die fatale Situation vermieden werden kann, welche dann entstände, wenn unsere Sozialpolitik auf einmal aufgegeben würde und der blossen Obstruktion und Negation das Feld geräumt werden müsste. Es sind also, wenn ich auch von einem technischen Standpunkt aus nicht zuzugeben vermag, dass unser heutiger Antrag der richtige sei, — es sind Gründe politischer und sozialpolitischer Art, welche mich bestimmen, mit der Mehrheit der Kommission zu gehen, und ich will noch hinzufügen, das ich das allerdings um so leichter thun kann, als ich immer die eine Seite dieses Gesetzes, dass es ein Rechnungsgesetz sein soll, nicht als so schätzenswert aufgefasst habe wie die andere. Mir ist auf dieses Rechnungsgesetz von Anfang an nicht sehr viel angekommen. Wenn sich die Gesellschaften nicht verkaufen wollen, wenn wir nicht konzessionsgemäss kaufen können, wenn alles beim Alten bleiben soll, dann kommt es mir auch nicht darauf an, ob einige Millionen Werte mehr oder weniger in den Büchern der Gesellschaften stehen. Diese Frage scheint mir von untergeordnetem Belang gegenüber dem Umstand, dass uns ein rascher Abschluss dieser Gesetzgebungsarbeit dazu führen wird, die Angelegenheit des Rückkaufs richtig zu betreiben. Es hat Herr alt Bundesrat Droz unlängst von dieser Frage gesagt «études!» Ich war schon längst der Meinung, dass man diese Frage besser hätte studieren sollen, schon zur Zeit, da Herr Droz noch Bundesrat war. Und nun sind wir wirklich in vollem Lauf, dieselbe

nicht nur zu studieren, sondern auch diejenigen Massnahmen treffen zu können, welche es dem Schweizervolk ermöglichen, mit vollem Bewusstsein der Verhältnisse, die dadurch geschaffen werden, den Rückkauf zu beschliessen, wenn es denselben will.

Deshalb bin ich, indem ich den Blick auf das Ganze gerichtet habe, von meiner ursprünglichen Auffassung über den Art. 11 abgegangen und empfehle Ihnen ebenfalls, dem Ständerat zuzustimmen.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 22.

**Speiser**, Berichterstatter der Kommission: In Art. 22 hat der Ständerat eine kleine rein redaktionelle Aenderung vorgenommen, deren Annahme wir Ihnen empfehlen.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 25.

**Speiser**, Berichterstatter der Kommission: In Art. 25 hat der Nationalrat im zweiten Alinea folgenden Beisatz aufgenommen: «und es sollen die im Sinne von Art. 11 berechneten normalen Einlagen in den Fonds bei der Ermittlung des konzessionsmässigen Reinertrages auch für den bereits abgelaufenen Teil der massgebenden 10jährigen Rechnungsperiode als Betriebsausgaben in Rechnung gebracht werden.» Dieser Beisatz ist vom Nationalrat auf Antrag seiner Kommission angenommen worden; allein ich halte darauf, zu konstatieren, dass die Kommission denselben nicht aus eigener Initiative vorgeschlagen hat, sondern auf Antrag des Eisenbahndepartements. Es ist schon in der Kommission von dem Sprechenden speziell Opposition gegen diese Bestimmung gemacht worden, weil ich der Ansicht war, es handle sich hier nicht um eine Frage der Comptabilité, sondern um eine Frage der Ermittlung des Rückkaufswertes. Der Gedanke, der dem Zusatz zu Grunde liegt, ist der, dass bei der Ermittlung des Reinertrages die rückständigen normalen Einlagen in Betracht zu ziehen seien für diejenigen Jahre, welche überhaupt für den Rückkauf in Betracht kommen. Der Ständerat hat diese Bestimmung gestrichen und Ihre Kommission ist der Ansicht, es sei auch hier nicht nötig, eine Differenz aufrecht zu halten, sondern es könne diese Bestimmung in der That fallen gelassen werden. Wir geben zu, dass sie nicht ungünstig ist für die Bahnen, insofern als nach dem Gedanken des Eisenbahndepartements die rückständigen Einlagen in den Erneuerungsfonds bei der Berechnung des Ertrages, der für den Rückkauf massgebend ist, nur in Betracht kommen sollen, soweit sie die normale Quote sind, die übrigens erst noch ermittelt werden muss. Die Berechnung des Reinertrages sollen nur die normalen Einlagen influenzieren, nicht aber das, was nachträglich einbezahlt werden muss für Versäumnissen, welche die Bahnen sich in früheren Jahren haben zu Schulden kommen lassen. Dagegen glauben wir, dass dieser Punkt ganz wohl einem

eventuellen bundesgerichtlichen Entscheide anheimgestellt werden kann. Denn das ist wieder eine Frage, ob und wie weit der Berechnung des Reinertrages, der für den Rückkauf in Betracht kommt, effektive Ueberschüsse der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zu Grunde gelegt werden oder ob an den wirklichen Betriebseinnahmen und -Ausgaben Korrekturen vorgenommen werden können.

Wir empfehlen Ihnen also, auch bezüglich des

Art. 25, Absatz 2, dem Ständerat beizustimmen und damit die letzte Differenz aus der Welt zu schaffen.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

An den Bundesrat.  
(Au conseil fédéral.)

---

### **Berichtigung.**

Seite 131, zweite Spalte, Zeile 11 von oben, ist unter den noch eingeschriebenen Rednern irrtümlicherweise Herr Keel genannt, während sich Herr *Kern* zum Wort gemeldet hatte.

---

**Schluss des stenographischen Bülletins der März-Session.**  
*Fin du Bulletin sténographique de la session de mars.*



## **Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

### **Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.03.1896 - 09:00
Date	
Data	
Seite	219-224
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 745

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bulletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 39

BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL  
DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2. —, Union postale fr. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

## Rechnungswesen der Eisenbahnen.

### Entwurf des Bundesrates.

11. Novembre 1895.

### Bundesgesetz

über das

### Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates  
vom 11. November 1895,

beschliesst:

Art. 1. Das Rechnungswesen sämtlicher Eisenbahnen in der Schweiz unterliegt den Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes. Diese Bestimmung findet auch Anwendung auf die in der Schweiz gelegenen Bahnstrecken, welche ausländischen Unternehmungen angehören oder von solchen betrieben werden.

Für die Aktiengesellschaften gelten ausserdem die Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Obligationenrecht, soweit das vorliegende Gesetz nicht besondere, davon abweichende Vorschriften enthält.

Art. 2. Die Rechnungen und Bilanzen sind nach einem vom Bundesrate festgesetzten einheitlichen Schema zu erstellen, auf 31. Dezember jeden Jahres abzuschliessen und dem Bundesrate in einer von demselben zu bestimmenden Frist, von den Aktiengesellschaften jedenfalls vor der Generalversammlung der Aktionäre, zur Prüfung (Art. 16) und Genehmigung vorzulegen.

Bei neuen Bahnunternehmungen hat der Abschluss und die Vorlage der Rechnungen erstmals auf Ende desjenigen Jahres stattzufinden, in welchem der Betrieb einzelner Teile oder der ganzen Bahn eröffnet wurde. Der Bundesrat ist indessen befugt, auch schon während der Bauzeit die Vorlage von Rechnungsausweisen zu verlangen.

### Anträge der Kommission des Ständerates.

12. Dezember 1895.

Zustimmung zum BR. Entwürfe überall da,  
wo nichts anderes bemerkt ist.

... werden, soweit dies nach den abgeschlossenen  
Staatsverträgen zulässig ist.

... sind nach einheitlichen, vom Bundesrate fest-  
zusetzenden Formularen zu erstellen, auf ...

Art. 3. Alle Bahnunternehmungen haben auf Verlangen des Bundesrates gleichzeitig mit den üblichen, das ganze Netz umfassenden Rechnungen und Bilanzen, besondere Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital einzelner Linien, welche nach den Konzessionen besondere Rückkaufsobjekte bilden, zu erstellen und vorzulegen.

Bilden die sämtlichen Linien einer Unternehmung konzessionsgemäss ein untrennbares Ganzes, oder hat durch Vereinbarung mit den Bundesbehörden eine Zusammenfassung konzessionsmässig getrennter Linien zu einem einheitlichen Rückkaufsobjekte stattgefunden, so fällt die Verpflichtung zur Ausschcheidung des Reinertrages und des Anlagekapitals der einzelnen Linien dahin und es ist in diesem Falle die den Rückkaufsbestimmungen entsprechende Nachweisung des Reinertrages und des Anlagekapitals auf die vereinigten Linien als Ganzes zu beschränken.

Wird die Vorlage der konzessionsmässig ausgeschiedenen Rechnungsergebnisse von einer Bahnunternehmung in der festgesetzten Frist (Art. 20) unterlassen, so ist der Bundesrat befugt, die sämtlichen Linien der Unternehmung als einheitliches untrennbares Rückkaufsobjekt zu behandeln. In diesem Falle gilt als nächster Rückkaufstermin der 1. Mai 1903 und als Rückkaufsentschädigung der 25fache Reinertrag oder das Anlagekapital des ganzen Netzes.

Art. 4. Der Bauconto einer Eisenbahnunternehmung darf mit allen Kosten belastet werden, welche vom Konzessionsinhaber für die Erstellung oder den Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials aufgewendet worden sind.

Wird eine Bahn durch Vertrag von einer andern Unternehmung um einen Preis erworben, welcher geringer ist als der bisherige Bilanzwert, so darf der neue Bilanzwert nicht mehr als den Kaufpreis betragen; ist hingegen der Kaufpreis höher, so darf der Ansatz der alten Bilanz nicht überschritten werden.

Organisations- und Verwaltungskosten, sowie Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Errichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten beigefügt, Aktienzinse jedoch nur, wenn die Auszahlung solcher auf Grund eines statutarischen oder vertraglichen Versprechens stattgefunden hat und für die Zukunft höchstens zum Ansätze von 4% p. a.

Bei neu gebauten Linien ist es zulässig, die Ausgaben für die Regulierung und Einschotterung der Geleise, soweit sie die normalen Unterhaltungskosten übersteigen, während der ersten sechs Betriebsmonate auf Bauconto zu tragen.

Art. 5. Nach Eröffnung des Betriebes dürfen die Kosten der Ergänzungs- und Neuanlagen oder der Anschaffung von Betriebsmaterial dem Bauconto nur belastet werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird.

Werden an bereits bestehenden Anlagen und Einrichtungen oder am Betriebsmaterial Veränderungen zum Zwecke der Verbesserung, Verstärkung oder Vergrößerung vorgenommen, so dürfen von den daherigen Ausgaben in Zukunft nur diejenigen Beträge auf Bauconto verrechnet werden, welche

... Versprechens stattgefunden hat.  
Streichung des Restes von Alinea 3.

Streichung des zweiten Alineas.

die betreffenden Objekte mehr gekostet hätten, wenn sie schon von Anfang an in der neuen Form oder Beschaffenheit erstellt worden wären.

Ausgaben für die Verbesserung oder die Verstärkung des Oberbaues dürfen nicht auf Bauconto getragen werden, sondern sind aus den Betriebseinnahmen zu bestreiten.

Für die in diesem Artikel bezeichneten Arbeiten oder Anschaffungen ist die Anrechnung von Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten nur soweit zulässig, als für die Ausführung derselben ein besonderes, vom Bahnbetrieb und Unterhalt unabhängiges Personal beschäftigt war.

Art. 6. Für beseitigte oder untergegangene Anlagen und Einrichtungen ist der auf Bauconto verrechnete Wert der betreffenden Objekte abzuschreiben. Treten an deren Stelle neue Anlagen oder Einrichtungen, so darf der Wert derselben dem Bauconto belastet werden.

Eine Abschreibung vom Bauconto für den durch Erneuerung ersetzten Oberbau hat nicht stattzufinden. Dafür dürfen die Kosten der Oberbauerneuerung nicht auf Bauconto getragen werden, sondern sind aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten.

Art. 7. Für Transporte, welche zu Bauzwecken des eigenen Unternehmens auf dessen Linien erfolgen, dürfen nur die Selbstkosten in Bauconto gestellt werden. Die Tarifansätze für solche Transporte werden durch ein besonderes vom Bundesrat zu genehmigendes Reglement bestimmt.

Auf Material- oder Arbeitslieferungen zu Bauzwecken des eigenen Netzes ist die Anrechnung von Gewinnzuschlägen nicht statthaft.

Art. 8. Für alle Ergänzungs- und Neuanlagen und für die Anschaffung von Rollmaterial nach Eröffnung des Betriebes sind dem Bundesrate vor Ausführung der betreffenden Arbeiten oder Anschaffungen Projekte und Kostenvoranschläge zur Genehmigung vorzulegen. Die Nichtbeachtung dieser Bestimmung hat zur Folge, dass die Belastung des Baucontos mit den betreffenden Ausgaben nicht beansprucht werden darf.

Art. 9. Folgende Verwendungen und Verluste dürfen nicht auf Bauconto getragen werden:

- a. die Gründungskosten, insbesondere die Ausgaben für Erwerbung der Konzessionen, die Kosten der Konstituierung einer Gesellschaft und die Verwendungen auf Vorstudien und Vorprojekte;
- b. die Geldbeschaffungskosten aller Art;
- c. die Kursverluste auf dem Anlagekapital;
- d. die indirekten Ausgaben, wie Subventionen oder Beiträge an öffentliche Werke, z. B. Eisenbahnen, Strassen, Brücken, Uferschutzbauten u. s. w., welche ausserhalb des eigenen Bahngbietes liegen oder im Eigentum Dritter verbleiben, und zwar auch dann, wenn solche Werke von der Bahnunternehmung selbst auf eigene Kosten ausgeführt werden;
- e. die aus Subventionen à fonds perdus gedeckten Kosten der Anlagen und Einrichtungen;
- f. die Kosten der Organisation und Einrichtung des Betriebes;
- g. Bauzinse für die nachträgliche Erstellung von Doppelgeleisen mit Inbegriff des Bahnkörpers

... aus den Betriebseinnahmen, bzw. aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten.

... derselben besondere, vom Bahnbetrieb und Unterhalt unabhängige Ausgaben entstehen.

Die Kosten der Oberbauerneuerung dürfen nicht auf Baukonto getragen werden, sondern sind aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten.

- d. die Subventionen oder Beiträge an andere Eisenbahnen, sowie an Strassen, Brücken und Gebäude, welche ausserhalb des eigenen Bahngbietes liegen oder im Eigentum Dritter verbleiben, und zwar auch dann, wenn . . .

Streichung von litt. g.

und für andere Ergänzungs- und Neuanlagen oder für Vermehrung des Betriebsmaterials;  
h. alle in diesem Artikel nicht genannten Verwendungen, deren Verrechnung auf Baukonto nach den Bestimmungen dieses Gesetzes (Art. 4—8) nicht zulässig ist.

Subventionen à fonds perdus (litt. e) dürfen überhaupt nicht in die Bilanz aufgenommen werden.

Art. 10. Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen und Ausgaben umfassen, soweit diese dem Grunde nach feststehen.

Die Unterhaltung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen hat aus den laufenden Betriebseinnahmen zu erfolgen.

Die Schuldzinsen, die gesetzlich geforderten Einlagen in den Erneuerungsfonds, die statutarischen oder reglementarischen Einlagen in andere Fonds, sowie die pflichtigen Abschreibungen und Amortisationen sind alljährlich unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu setzen, auch wenn die Betriebseinnahmen zur Bestreitung derselben unzureichend sind.

Art. 11. Für alle einer Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, mit Inbegriff des Betriebsmaterials, ist ein Erneuerungsfonds anzulegen.

Die jährlichen Einlagen in diesen Fonds sind nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlage oder Gegenstände zu berechnen und als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen.

Der Bestand des Erneuerungsfonds soll zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnützung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller in Betracht fallenden Anlagen oder Gegenstände entsprechen. Der in diesem Sinne berechnete Betrag des Erneuerungsfonds ist in die Passiven der Bilanz aufzunehmen. Die Differenz zwischen dem Sollbetrag des Fonds und dem in den Aktiven enthaltenen Betrag desselben ist nach den Vorschriften der Art. 13 und 14 zu behandeln.

Art. 12. Die Beträge der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds werden nach Anhörung der Bahnverwaltungen vom Bundesrate endgültig festgesetzt. Die daherigen Ansätze sind gemäss den Anordnungen des Bundesrates in den Statuten oder in besondern Reglementen näher zu bestimmen.

Der Erneuerungsfonds darf nur für die in den Statuten oder Reglementen genannten Zwecke verwendet werden. Die Bestimmung dieser Zwecke unterliegt der Prüfung und Genehmigung des Bundesrates.

Art. 13. Die in Art. 11, Alinea 3, erwähnten rückständigen Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie alle Posten, welche nach den Vorschriften dieses Gesetzes nicht auf Baukonto verrechnet wer-

Art. 11. Für die einer wesentlichen Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, ist ein Erneuerungsfonds anzulegen.

... Minderwertes aller in Lemma 1 genannten Anlagen ...

Streichung des Wortes: «endgültig».

Die kompetenten Organe der Bahnunternehmung haben das Recht, gegen die in diesem Artikel vorgesehenen Anordnungen des Bundesrates innerhalb dreissig Tagen, von der Mitteilung derselben an gerechnet, beim Bundesgerichte zu rekurrieren und diesem die streitigen Gegenstände zur endgültigen Entscheidung vorzulegen. Für dieses Rekursverfahren gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Bundesrechtspflege betreffend staatsrechtliche Streitigkeiten.

den dürfen und keine realen Aktiven darstellen, sind vorübergehend als zu ersetzende Posten in die Aktiven der Bilanz einzustellen und durch Zuschüsse aus den jährlichen Betriebseinnahmen zu tilgen.

Art. 14. Der Bundesrat wird nach Einholung eines Amortisationsplanes endgültig bestimmen, in welcher Frist und in welchen Beträgen der Ersatz der zu tilgenden Summe zu geschehen hat. Dabei ist nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

Die Kursverluste auf den noch nicht zurückbezahlten Anleihen sind während der Anleihensdauer zu ersetzen.

Die indirekten Ausgaben (Art. 9, litt. d) sind während der Konzessionsdauer in gleichmässigen Jahresquoten zu amortisieren.

Für den Ersatz der übrigen Posten, mit Einschluss der nachzuholenden Einlagen in den Erneuerungsfonds und der Kursverluste auf Aktien und auf bereits zurückbezahlten oder vor Ablauf der Anleihensdauer konvertierten Anleihen, werden die Fristen durch den Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die indirekten Ausgaben (Art. 9, litt. d), welche im Zeitpunkt des konzessionsmässigen Rückkaufes einer Bahn noch nicht amortisiert sind, fallen zu Lasten des Käufers, insofern die Rückkaufentschädigung nach dem verwendeten Anlagekapital bemessen wird. Der vom Käufer zu vergütende Betrag darf jedoch in keinem Falle mehr ausmachen als die Restanzsumme, welche sich ergäbe, wenn die in Art. 14, Absatz 3, vorgeschriebene Amortisation sofort nach der Entstehung der betreffenden Ausgaben begonnen hätte.

Art. 16. Der Bundesrat hat zu prüfen, ob die von den Bahnverwaltungen vorgelegten Rechnungen und Bilanzen und die speziellen Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital mit diesem Gesetze, mit den Statuten und Reglementen der Bahnunternehmungen, sowie mit den Konzessionen in Uebereinstimmung stehen. Er kann zu diesem Zwecke von der gesamten Geschäftsführung der Bahnverwaltungen Einsicht nehmen und alle sonst nötigen Erhebungen machen lassen.

Art. 17. Wenn der Bundesrat findet, dass die Rechnungen, die Bilanz oder die konzessionsmässigen Ertrags- und Kapitalausweise den gesetzlichen, statutarischen und reglementarischen Vorschriften oder den Konzessionen nicht entsprechen, so trifft er, nach Anhörung der Bahnverwaltung, die nötigen Verfügungen.

Die kompetenten Organe der Bahnunternehmung haben, mit Ausnahme der in den Artikeln 12 und 14 dieses Gesetzes vorgesehenen Fälle, das Recht, gegen die Anordnungen des Bundesrates innerhalb dreissig Tagen, von der Mitteilung derselben an gerechnet, beim Bundesgerichte zu rekurrieren und diesem die streitigen Gegenstände zur endgültigen Entscheidung vorzulegen.

Die erhobenen Einsprachen sind nach dem für die staatsrechtlichen Streitigkeiten vorgeschriebenen Verfahren zu behandeln. Kosten, welche durch besondere Expertisen veranlasst werden, fallen zu Lasten der Bahnunternehmung.

Art. 18. Die Auszahlung von Dividenden darf erst erfolgen, nachdem die Genehmigung der Rechnungen und der Bilanz durch den Bundesrat stattgefunden hat. Wenn indessen Streitfragen entstehen,

Die in Art. 9, litt. d, vorgesehenen Subventionen oder Beiträge sind . . . .

Streichung des Art. 15.

Die kompetenten Organe der Bahnunternehmung haben mit Ausnahme des in Art. 14 dieses Gesetzes vorgesehenen Falles, das Recht, gegen die in diesem Artikel vorgesehenen Anordnungen des Bundesrates beim Bundesgerichte zu rekurrieren. Für dieses Rekursverfahren gelten die Bestimmungen des Art. 12 dieses Gesetzes.

Das Bundesgericht entscheidet, welche Partei die durch Expertisen veranlassten Kosten zu tragen hat.

welche sich auf die Bestimmung oder die Verwendung des Reinertrages beziehen, so soll der streitige Betrag bis zum bundesgerichtlichen Entscheide gemäss den Anordnungen des Bundesrates in Reserve gestellt werden.

Art. 19. Wenn eine Bahnverwaltung sich säumig erweist und die vorgeschriebenen Rechnungen, Bilanzen und sonstigen Ausweise auf erfolgte Mahnung hin nicht einreicht, so kann der Bundesrat die nötigen Erhebungen auf Kosten der Bahnunternehmung vornehmen lassen.

Lässt sich eine Unternehmung wiederholt Versäumnisse zu schulden kommen oder werden die Bestimmungen dieses Gesetzes missachtet oder umgangen, so kann die fehlbare Verwaltung überdies mit einer Geldbusse bis auf zehntausend Franken bestraft werden. Die Beurteilung unterliegt der Bundestrafergerichtsbarkeit.

Ausserdem bleibt die Anwendung des in Art. 28 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vorgesehenen Verfahrens vorbehalten.

Art. 20. Für diejenigen Linien, welche nach den Rückkaufbestimmungen der Konzessionen oder nach vertraglicher Vereinbarung im Jahre 1903 vom Bunde erworben werden können, sind die in Art. 3 dieses Gesetzes vorgesehenen Ausweise über den konzessionsmässigen Reinertrag und das Anlagekapital der Jahre 1888 bis 1894 dem Bundesrate spätestens bis Ende 1896 vorzulegen. Für die Jahre 1895 bis 1897 sind diese Ausweise den üblichen Jahresrechnungen und Bilanzen beizufügen. Für andere Rückkaufstermine wird der Bundesrat die Frist zur Einreichung der konzessionsmässigen Rechnungsausweise festsetzen.

Der Bundesrat ist berechtigt, die Prüfung und Genehmigung der Rechnungen und Bilanzen, welche ohne diese Ausweise eingereicht werden, bis nach stattgefunderer Ergänzung der Vorlagen zu verweigern und jede Dividendenzahlung zu untersagen.

Art. 21. Der Bundesrat wird nach Inkrafttreten dieses Gesetzes mit den Verwaltungen der Bahnunternehmungen in Unterhandlung treten, um auf dem Wege gütlicher Verständigung im Sinne des vorliegenden Gesetzes die Beträge zu ermitteln, welche in den noch unerledigten Fällen für die abgelaufene Zeit auf Baurechnungen getragen werden dürfen oder die dem Erneuerungsfonds gutzuschreiben sind.

Ebenso wird sich der Bundesrat mit den Bahnunternehmungen über die Grundsätze zu verständigen suchen, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden sollen.

Wird eine Verständigung nicht erzielt, so entscheidet der Bundesrat, nach Einsicht der vorliegenden Rechnungen und Ausweise, über die streitigen Gegenstände. Den Bahnunternehmungen steht gegen derartige Entscheidungen das in Art. 17 vorgesehene Recht des Rekurses an das Bundesgericht zu.

Art. 22. Dem Bundesgerichte kommt die Entscheidung in allen denjenigen Fällen zu, für welche in den Rückkaufbestimmungen der Konzessionen die schiedsgerichtliche Erledigung vorgesehen ist. Für die daherigen Streitigkeiten gilt das in Abschnitt II des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vorgeschriebene Verfahren.

... Beträge zu ermitteln, welche für die abgelaufene Zeit auf Baurechnung getragen werden dürfen oder die dem Erneuerungsfonds gutzuschreiben sind. Auf die nach Massgabe des Eisenbahnrechnungsgesetzes vom 21. Dezember 1883 revidierten und vom Bundesrate ausdrücklich genehmigten Baurechnungen finden die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes keine rückwirkende Anwendung.

Art. 22. Die Mehrheit beantragt Streichung, die Minderheit Beibehaltung.

Die Bestimmungen in den Konzessionen, handelnd von der Aufstellung von Schiedsgerichten zur Festsetzung der Rückkaufsentschädigungen und Entscheidung anderer Streitfragen, werden aufgehoben.

Art. 23. In Abweichung von den Vorschriften des Obligationenrechts bleiben die Rechte, welche dem Bunde und den Kantonen in Betreff der Stimmberechtigung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugnis, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Art. 24. Die Statuten der Bahngesellschaften sind innerhalb einer vom Bundesrate zu bestimmenden Frist mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Uebereinstimmung zu bringen.

Art. 25. Das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften wird hierdurch aufgehoben. Die auf Grund desselben getroffenen Vereinbarungen über die Amortisationen sind nach Massgabe dieses Gesetzes zu revidieren.

Art. 26. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

. . . Massgabe des gegenwärtigen Gesetzes . . .

Bei der Festsetzung des neuen Amortisationsverfahrens sind die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Ergänzung des Erneuerungsfonds zu berücksichtigen. Im übrigen sollen die Schlussnahmen des Bundesrates betreffend Amortisationen nicht rückwirkend sein.

## Comptabilité des chemins de fer.

Projet du conseil fédéral.

11 novembre 1895.

### Loi fédérale

sur

la comptabilité des chemins de fer.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du conseil fédéral du 11 novembre 1895,

décède:

Art. 1<sup>er</sup>. La comptabilité de tous les chemins de fer situés en Suisse est soumise aux prescriptions de la présente loi. Cette disposition est également applicable aux chemins de fer situés en Suisse qui appartiennent à des entreprises étrangères ou sont exploités par elles.

Propositions

de la commission du conseil des états.

12 décembre 1895.

Adhésion au projet du conseil fédéral partout où il n'y a pas d'observation.

... applicable, pour autant que cela est compatible avec les dispositions des traités internationaux, aux chemins de fer...

Sauf disposition contraire de la présente loi, les règles du code fédéral des obligations sont en outre applicables aux sociétés anonymes.

Art. 2. Les comptes et bilans seront établis d'après un formulaire uniforme, arrêté par le conseil fédéral; ils seront clôturés chaque année au 31 décembre et soumis à l'examen (article 16) et à l'approbation du conseil fédéral, dans un délai à fixer par lui. Lorsque l'entreprise est une société anonyme, ce dépôt doit précéder en tout cas l'assemblée générale des actionnaires.

Les nouvelles entreprises de chemins de fer clôtureront et déposeront leurs comptes et bilans pour la première fois à la fin de l'année où elles auront commencé à exploiter des tronçons de la ligne ou la ligne entière. Le conseil fédéral a toutefois le droit d'exiger que des comptes lui soient soumis déjà pendant la période de construction.

Art. 3. A la demande du conseil fédéral, toutes les entreprises de chemins de fer établiront et présenteront, en même temps que les comptes et bilans relatifs à la totalité du réseau, les justifications distinctes au sujet du produit net et des dépenses de premier établissement des lignes qui, à teneur des concessions, peuvent être rachetées à part.

Si toutes les lignes d'une entreprise forment, en vertu des concessions, un tout indivisible ou si, ensuite d'entente avec les autorités fédérales, des lignes qui, d'après les concessions, étaient distinctes les unes des autres, ont été réunies pour ne faire l'objet que d'une seule opération de rachat, l'entreprise n'est plus tenue d'établir, pour chaque ligne séparément, des comptes au sujet du produit net et des dépenses de premier établissement; en pareil cas, la justification du produit net et des dépenses de premier établissement, exigée par les conditions de rachat, n'est faite que pour l'ensemble du réseau.

Faute par une entreprise de chemins de fer de présenter dans le délai fixé (article 20) des comptes distincts en conformité de ses concessions, le conseil fédéral aura le droit de traiter l'ensemble des lignes de l'entreprise comme ne formant à l'égard du rachat qu'un tout indivisible. En pareil cas, le plus prochain terme de rachat est fixé au 1<sup>er</sup> mai 1903 et l'indemnité de rachat sera égale à vingt-cinq fois le produit net ou aux dépenses de premier établissement du réseau entier.

Art. 4. Le compte de construction d'une entreprise de chemins de fer peut être débité de tous les frais que le concessionnaire a payés pour la construction ou l'achat de la ligne ou pour l'acquisition du matériel d'exploitation.

En cas d'acquisition conventionnelle d'une ligne appartenant à une autre entreprise, la valeur à porter au bilan ne pourra pas dépasser le prix d'achat, si celui-ci est inférieur à l'évaluation antérieure; s'il est supérieur à cette évaluation, le chiffre du précédent bilan ne pourra pas être dépassé.

Sont ajoutés aux frais d'établissement, les frais d'organisation et d'administration et les intérêts, occasionnés pendant la période de construction, pour l'établissement et l'installation d'une ligne. Les intérêts des actions sont mis au bénéfice de cette disposition au cas seulement où le paiement en a

... d'après des formulaires uniformes, arrêtés par le conseil fédéral;...

été stipulé par les statuts ou par convention ; à l'avenir, leur taux ne pourra toutefois pas dépasser 4 % par an.

Pour les lignes nouvellement construites, les dépenses concernant le réglage et le ballastage des voies, pour le montant qui dépasse la moyenne des frais ordinaires d'entretien, sont portées au compte de construction pendant les six premiers mois de l'exploitation.

**Art. 5.** Après l'ouverture de l'exploitation, les sommes dépensées pour les installations supplémentaires ou nouvelles ou pour l'acquisition du matériel d'exploitation, ne peuvent être portées au compte de construction que s'il en est résulté, dans l'intérêt de l'exploitation, une augmentation ou une amélioration essentielle des constructions et installations.

S'il est apporté aux constructions et installations existantes ou au matériel d'exploitation des modifications en vue de les améliorer, renforcer ou agrandir, le compte de construction ne pourra désormais être débité que de la somme que les objets modifiés auraient coûté en plus s'ils eussent été à l'origine établis en leur nouvelle forme ou condition.

Les frais relatifs à l'amélioration ou au renforcement de la superstructure (voie de fer) ne peuvent pas être portés au compte de construction, mais doivent être payés sur les recettes de l'exploitation.

Pour les travaux et acquisitions visés au présent article, des frais d'organisation, d'administration et de direction technique pourront être portés au compte de construction au cas seulement où il aura été employé, pour leur exécution, un personnel spécial, non attaché aux services d'exploitation et d'entretien des chemins de fer.

**Art. 6.** La valeur des ouvrages et installations hors d'usage ou détruits, portée au compte de construction, en sera déduite. Si de nouveaux ouvrages et installations les remplacent, la valeur en pourra être portée au compte de construction.

Les frais de premier établissement de la superstructure (voie de fer) ne sont pas, en cas de renouvellement de celle-ci, déduits du compte de construction. En revanche, les frais de renouvellement ne sont pas portés au compte de construction, mais payés sur le fonds de renouvellement.

**Art. 7.** Pour les transports effectués par une entreprise sur ses lignes en vue de ses propres travaux de construction, le compte de construction ne pourra être débité que du prix de revient. Un règlement spécial, à soumettre à l'approbation du conseil fédéral, fixera les taxes à appliquer à ces transports.

Il est interdit de porter au compte de construction des bénéfices pour des fournitures de matériel ou de main d'œuvre, faites pour des constructions, par une entreprise sur son propre réseau.

**Art. 8.** Des projets et devis estimatifs de tous les travaux d'établissement ou de parachèvement, de tous les achats de matériel roulant faits après l'ouverture de l'exploitation, seront soumis au conseil fédéral, avant que les dits travaux ou achats soient effectués. En cas d'inobservation de cette prescrip-

...ou par convention.

Biffer le reste de l'alinéa 3.

...dépasse les frais de l'entretien normal, sont...

Suppression de cet alinéa.

...l'exploitation, soit sur le fonds de renouvellement.

...au cas seulement où leur exécution a occasionné des dépenses spéciales indépendantes de l'exploitation et de l'entretien du chemin de fer.

Les frais de renouvellement de la superstructure (voie de fer) ne seront pas portés au compte de construction, mais payés sur le fonds de renouvellement.

tion, le compte de construction ne pourra être débité de dépenses de cette nature.

Art. 9. Ne seront pas portées au compte de construction les dépenses et pertes désignées ci-après :

- a. les frais de fondation, notamment les dépenses faites pour l'obtention des concessions, la constitution de la société et les études et projets préliminaires ;
- b. les frais quelconques de constitution et de perception du capital ;
- c. les pertes de cours sur le capital d'établissement ;
- d. les dépenses indirectes, telles que des subventions ou des contributions à des travaux publics, par exemple à des chemins de fer, routes, ponts, travaux de défense des rives, etc., sis en dehors de l'emprise du chemin de fer ou qui restent la propriété de tiers, et cela dans le cas aussi où l'entreprise des chemins de fer exécute elle-même à ses propres frais des travaux de cette nature ;
- e. les frais des travaux et installations couverts par des subventions à fonds perdus ;
- f. les frais d'organisation et d'installation de l'exploitation ;
- g. les intérêts des dépenses faites après l'ouverture de l'exploitation pour l'établissement de doubles voies, y compris la plateforme, pour d'autres travaux d'extension et de parachèvement ou pour l'augmentation du matériel d'exploitation ;
- h. toutes les dépenses non désignées dans cet article qui, à teneur des prescriptions de la présente loi (articles 4 à 8) ne sont pas admises au compte de construction.

Les subventions à fonds perdus (lettre e) ne doivent, en règle générale, pas figurer au bilan.

Art. 10. Les comptes des entreprises de chemins de fer comprendront toutes les recettes et dépenses relatives à un exercice annuel, pour autant qu'elles sont justifiées.

Les frais d'entretien des travaux et installations existants sont prélevés sur les recettes courantes de l'exploitation.

Les intérêts des dettes, les versements au fonds de renouvellement légalement prescrits, les versements dans d'autres fonds prévus par les statuts ou les règlements, ainsi que les dépréciations ou les amortissements obligatoires, figureront chaque année aux dépenses du compte de profits et pertes, alors même que les recettes d'exploitation ne suffiraient pas à les couvrir.

Art. 11. Il sera constitué un fonds de renouvellement pour toutes les constructions et installations sujettes à usure, y compris le matériel d'exploitation.

Les versements annuels à effectuer dans ce fonds seront calculés d'après les frais d'établissement ou d'acquisition et la durée probable d'utilisation de ces ouvrages et objets ; ils seront portés, comme dépense d'exploitation, au compte de profits et pertes.

Le fonds de renouvellement doit accuser en tout temps l'équivalent intégral de la moins-value subie matériellement par les ouvrages et objets, ensuite d'usure ou d'autres causes. Le montant du fonds de renouvellement ainsi calculé sera porté au passif

d. les subventions ou contributions fournies pour d'autres chemins de fer, ainsi que pour des routes, ponts ou bâtiments sis en dehors de l'emprise du chemin de fer ou qui restent la propriété de tiers et cela dans le cas aussi . . .

Suppression de la lettre g.

Art. 11. Il sera constitué un fonds de renouvellement pour les constructions et installations sujettes à usure dans une mesure importante, savoir la superstructure (voie de fer), le matériel roulant, le mobilier et les ustensiles.

. . . matériellement, ensuite d'usure ou d'autres causes, par les ouvrages et objets mentionnés au premier alinéa du présent article.

du bilan. Il sera procédé en conformité des articles 13 et 14, à l'égard de la différence entre la somme portée au crédit de ce fonds et la somme figurant effectivement à l'actif.

Art. 12. Le conseil fédéral, après avoir entendu les administrations de chemins de fer, arrête définitivement le montant des versements annuels à effectuer au fonds de renouvellement. Ces versements seront déterminés plus spécialement, en conformité des injonctions du conseil fédéral, par les statuts ou des règlements.

Le fonds de renouvellement ne peut être affecté qu'aux destinations prévues par les statuts ou règlements. Le conseil fédéral examine et approuve les destinations auxquelles ce fonds pourra être affecté.

Art. 13. Les sommes dues au fonds de renouvellement et visées à l'article 11, alinéa 3, ainsi que tous les postes qui, aux termes de la présente loi, ne peuvent être portés au compte de construction et ne constituent pas un actif réel, figureront provisoirement à l'actif du bilan à titre de sommes à restituer; elles devront être remboursées par des prélèvements sur les recettes annuelles de l'exploitation.

Art. 14. Le conseil fédéral, sur le vu d'un plan d'amortissement, fixera définitivement le délai dans lequel cette opération devra avoir lieu et le montant des annuités. Il sera procédé à cet égard conformément aux règles suivantes :

Les pertes de cours sur les emprunts non encore remboursés devront être amorties pendant la durée de ces emprunts.

Les dépenses indirectes (article 9, lettre *d*) doivent être amorties pendant la durée de la concession par annuités égales.

Le conseil fédéral fixera le délai de l'amortissement des autres postes, y compris les versements complémentaires dans le fonds de renouvellement, les pertes de cours sur les actions ou sur les emprunts remboursés ou convertis avant leur échéance.

Art. 15. Les dépenses indirectes (art. 9, lettre *d*) qui ne sont pas encore amorties au moment du rachat d'une ligne fait en conformité des concessions, sont à la charge de l'acheteur, si l'indemnité de rachat a été calculée d'après les dépenses de premier établissement.

Toutefois, la somme à rembourser par l'acheteur ne doit en aucun cas dépasser la solde qui resterait à amortir, si, aussitôt les dépenses faites, il avait été procédé aux amortissements prescrits par l'art. 4, alinéa 3.

Art. 16. Le conseil fédéral examinera si les comptes et bilans, les justifications du produit net et des dépenses de premier établissement présentés par les administrations de chemins de fer répondent aux dispositions de la présente loi, aux statuts et règlements des entreprises de chemins de fer, ainsi

Biffer le mot « définitivement ».

Les organes compétents de l'entreprise du chemin de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral, dans les trente jours de leur communication, contre les mesures prises par le conseil fédéral et de soumettre les questions litigieuses à ce tribunal, pour être tranchées par lui définitivement. Les prescriptions de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale relatives aux contestations de droit public font règle pour ces recours.

Les subventions et contributions prévues à l'article 9, lettre *d*, doivent . . .

Suppression de l'article 15.

qu'aux concessions. Il a le droit de prendre, à cet effet, connaissance de toutes les pièces relatives à la gestion des administrations de chemins de fer et de faire toutes les recherches nécessaires.

Art. 17. Si le conseil fédéral estime que les comptes, le bilan et les justifications du rendement et du capital à établir d'après les concessions, ne répondent pas aux prescriptions légales, statutaires et réglementaires, ou aux concessions, il prend les mesures nécessaires après avoir entendu l'administration du chemin de fer.

En dehors des cas prévus aux articles 12 et 14 de la présente loi, les organes compétents de l'entreprise du chemin de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral, dans les trente jours de leur communication, contre les mesures prises par le conseil fédéral et de soumettre les questions litigieuses à ce tribunal, pour être tranchées par lui définitivement.

A l'égard de ces recours, il sera fait application de la procédure prescrite pour les contestations de droit public. Les frais occasionnés par des expertises spéciales seront à la charge de l'entreprise du chemin de fer.

Art. 18. Il ne peut être distribué de dividendes avant que le conseil fédéral ait approuvé les comptes et le bilan. S'il survient des contestations au sujet de la fixation ou de l'emploi du produit net, la somme litigieuse sera mise en réserve, conformément aux injonctions du conseil fédéral, jusqu'à ce que le tribunal fédéral ait statué.

Art. 19. En cas de retard apporté par une administration de chemin de fer à présenter les comptes, bilans et autres justifications qui lui ont été légitimement réclamées, le conseil fédéral peut faire procéder, aux frais du chemin de fer, aux enquêtes et recherches nécessaires.

Si une entreprise de chemin de fer est à réitérées fois en retard, si elle n'observe pas ou élude les dispositions de la présente loi, l'administration en faute peut être, en outre, condamnée à une amende de dix mille francs au plus. La justice pénale fédérale prononce l'amende.

Est réservée, en outre, l'application de la procédure prévue à l'art. 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

Art. 20. Pour les lignes qui, en vertu des conditions de rachat fixées par les concessions ou en vertu de convention, peuvent être acquises par la Confédération en 1903, il sera présenté au conseil fédéral, à la fin de 1896 au plus tard, la justification du produit net calculé conformément aux clauses des concessions et des dépenses de premier établissement pour les années 1888 à 1894. Pour les années 1895 à 1897, ces justifications seront jointes aux comptes et bilans annuels. Le conseil fédéral fixera pour les autres termes de rachat le délai de présentation des justifications à établir suivant les concessions.

Le conseil fédéral a le droit de refuser d'examiner et d'approuver les comptes et bilans qui ne seraient pas accompagnés des justifications requises, aussi longtemps qu'elles ne seraient pas fournies, et d'interdire jusque là toute distribution de dividendes.

En dehors du cas prévu à l'article 14 de la présente loi, les organes compétents de l'entreprise du chemin de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral contre les mesures prises par le conseil fédéral en vertu du présent article. La procédure à suivre est régie par l'article 12 de la présente loi.

Le tribunal fédéral tranche la question de savoir laquelle des parties doit supporter les frais nécessités par des expertises.

Art. 21. Après l'entrée en vigueur de la présente loi, le conseil fédéral entamera des négociations avec les administrations de chemins de fer pour, dans tous les cas non encore liquidés, arrêter à l'amiable, conformément à la présente loi, les sommes qui, pour les exercices écoulés, peuvent être portées au compte de construction et celles dont le fonds de renouvellement doit être crédité.

Le conseil fédéral cherchera en outre à s'entendre avec les entreprises de chemins de fer sur les règles d'après lesquelles le produit net et le capital de premier établissement devront être déterminés en conformité des concessions.

S'il n'intervient pas d'entente, le conseil fédéral tranchera les différends sur le vu des comptes et justifications produits. Les entreprises de chemins de fer ont le droit, en vertu de l'art. 17 de la présente loi, de recourir au tribunal fédéral contre des décisions de cette nature.

Art. 22. Le tribunal fédéral connaît de tous les cas qui, à teneur des clauses de rachat contenues dans les concessions, devraient être soumis à des arbitres. La procédure prévue au chapitre II de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale est applicable.

Les clauses des concessions prévoyant la constitution de tribunaux arbitraux chargés de déterminer les indemnités de rachat et de trancher tous autres différends, sont abrogées.

Art. 23. En dérogation aux dispositions du code fédéral des obligations, la Confédération et les cantons conservent les droits dont ils sont actuellement investis vis-à-vis des compagnies en matière de droit de vote. Les autorités fédérales auront la faculté de stipuler à l'avenir des droits analogues et d'en sanctionner l'attribution, soit dans les concessions, soit lors de l'examen des statuts ou de conventions spéciales.

Art. 24. Les statuts des compagnies de chemins de fer devront être mis en harmonie avec les dispositions de la présente loi dans un délai à fixer par le conseil fédéral.

Art. 25. Est abrogée la loi fédérale, du 21 décembre 1883, sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer; les arrangements conclus en vertu des dispositions de cette loi au sujet des amortissements, devront être modifiés en conformité des prescriptions de la présente loi.

Art. 26. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 11 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Retrancher les mots: « dans tous les cas non encore liquidés ».

... crédité. Les dispositions de la présente loi n'ont pas d'effet rétroactif sur les comptes de construction révisés sur la base de la loi sur la comptabilité des chemins de fer du 21 décembre 1883 et approuvés expressément par le conseil fédéral.

Art. 22. La majorité propose la suppression, et la minorité le maintien de cet article.

Le nouveau mode d'amortissement sera fixé en conformité des prescriptions de la présente loi concernant les versements complémentaires au fonds de renouvellement. Au surplus les décisions du conseil fédéral relatives aux amortissements n'auront pas d'effet rétroactif.

**Anträge  
von Herrn Ständerat Richard.**

14. Dezember 1895.

Art. 1. Das Rechnungswesen der Eisenbahnen in der Schweiz, mit Ausnahme derjenigen, welche Kantonen oder Gemeinden gehören, unterliegt....

Art. 4, Al. 4.... während der ersten zwölf Betriebsmonate auf Bauconto zu tragen.

**Anträge  
der HH. Ständeräte Richard und Schaller.**

Art. 9, litt. d. Streichung. Eventuell fassen wie folgt:

d. die Subventionen oder Beiträge an andere Eisenbahnen, an Strassen, Brücken oder Gebäude, welche ausserhalb des eigenen Bahnnetzes liegen und für den eigenen Betrieb nicht von direktem Nutzen sind, und zwar auch dann...

Art. 11, Al. 3. Streichung. Eventuell fassen wie folgt:

... dem vollen Betrage des durch Abnützung entstandenen materiellen Minderwerts ..... (Streichung der Worte « oder andere Einwirkungen »).

Art. 14, Al. 1. Streichung des Wortes « endgültig ».

Al. 4. Streichung der Worte « auf Aktien und ».

Art. 17, Al. 1 und 2:

Wenn der Bundesrat findet, dass die Rechnungen, die Bilanz oder die konzessionsmässigen Ertrags- und Kapitalausweise den gesetzlichen, statutarischen und reglementarischen Vorschriften oder den Konzessionen nicht entsprechen, so trifft er, nach Anhörung der Bahnverwaltung, die ihm notwendig scheinenden provisorischen Verfügungen und bringt die Streitsache innert der Frist von 30 Tagen vor das Bundesgericht, welchem die endgültige Entscheidung zusteht.

Al. 3. Streichung des letzten Satzes.

Art. 25. Streichung des letzten Satzes: « Die auf Grund desselben getroffenen Vereinbarungen »...

**Propositions  
de M. le conseiller aux états Richard.**

14 décembre 1895.

Art. 1. La comptabilité des chemins de fer situés en Suisse, sauf ceux appartenant à des cantons ou à des communes est soumise...

Art. 4, alinéa 4.... pendant les douze premiers mois de l'exploitation.

**Propositions  
de MM. Richard et Schaller.**

Art. 9, lettre d: Biffer. — Eventuellement:

d. Les subventions ou contributions fournies pour d'autres chemins de fer, routes, ponts ou bâtiments sis en dehors de l'emprise du chemin de fer, qui n'ont pas d'utilité directe pour son exploitation, et cela dans le cas aussi...

Art. 11, alinéa 3. Biffer. Eventuellement: ... matériellement, ensuite d'usure, par les ouvrages et objets mentionnés au premier alinéa du présent article.

Art. 14, alinéa 1. Biffer: « définitivement ».

Alinéa 4. Biffer: « sur les actions ou... »

Art. 17, alinéas 1 et 2:

Si le conseil fédéral estime que les comptes, le bilan et les justifications du rendement et du capital à établir d'après les concessions, ne répondent pas aux prescriptions légales, statutaires et réglementaires, ou aux concessions, il prend les mesures provisoires qui lui paraissent nécessaires après avoir entendu l'administration du chemin de fer et il porte, dans le délai de 30 jours, le différend devant le tribunal fédéral qui statuera définitivement.

Alinéa 3. Biffer la dernière phrase.

Art. 25. Supprimer la dernière phrase: « Les arrangements... ».

## Ständerat. — Conseil des États.

Sitzung vom 17. Dez. 1895, vormittags 9 Uhr. — Séance du 17 décembre 1895, à 9 h. du matin.

Vorsitzender: }  
Président: } *M. Jordan-Martin.*

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

### Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

*Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.*

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

**von Arx:** Berichterstatter der Kommission: Dem Gesetze, welches ich Namens der Kommission vor Ihnen zu vertreten habe, wird wohl niemals nachgerühmt werden können, dass es unter allgemeiner billiger Zustimmung aufgenommen worden sei. Denn selten ist von einem Teil der Presse ein Gesetzesentwurf mit so viel Leidenschaftlichkeit besprochen und zum Voraus verurteilt worden, wie der vorliegende. Indessen werden wir gut daran thun, die entstandene Aufregung nicht zu tragisch zu nehmen. Es wiederholt sich bei diesem Anlass nur, was noch immer eingetreten ist, wenn der Bund sich anschickte, in gewisse Verhältnisse unserer Eisenbahnunternehmungen hineinzuzünden oder wenn er sich herausnahm, im Namen des gesamten Landes seine Interessen und Rechte — denn auch die Staatsgemeinschaft hat solche — zu schützen und zu wahren. So war es im Jahre 1872 bei Anlass der Bundesgesetzgebung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft, so war es im Jahre 1883 bei Annahme des gegenwärtig zu Recht bestehenden Gesetzes über das Rechnungswesen derselben. Pflicht der Behörden ist es, sich durch derartige einseitige und interessierte Kundgebungen nicht irren machen zu lassen, sondern ein offenes Auge für alle Vorkommnisse zu behalten, bei welchen die vitalen Interessen des Landes auf dem Spiele stehen, Pflicht aber auch andererseits, sorgfältig darüber zu wachen, dass mit den gewaltigen Waffen, welche dem Bund durch die Gesetzgebung in die Hand gegeben sind, kein Missbrauch getrieben werde.

Dies vorausschickend, erlaube ich mir, ohne weitere Umschweife in die Besprechung der Gesetzesvorlage einzutreten und Ihnen zunächst auszuführen, wie dieselbe entstanden ist.

Zu diesem Behufe müssen wir uns im Geiste zurückversetzen in die Zeit, da das Volk den Antrag der eidgenössischen Räte, die schweizerische Centralbahn zurückzukaufen, mit gewaltigem Mehr verworfen hat. Das Abstimmungsresultat war überaus lehrreich. Die Westschweiz, welche den Ankauf der Jura-Simplonbahn-Aktien seiner Zeit gebilligt, die mit Einstimmigkeit, wenigstens in ihrer Vertretung in den eidgenössischen Räten, für den Ankauf von 50,000 Aktien der schweizerischen Centralbahn eingetreten war, lieferte den Gewalthaufen für die Ver-

werfung. Und doch sollte der Ankauf der Aktien ja nichts anderes bedeuten als die Fusion der Jura-Simplonbahn mit der Centralbahn und damit die Einleitung zur allgemeinen Verstaatlichung unserer Eisenbahnen. Die Ostschweiz, in der der Verstaatlichungsgedanke wohl die meisten Anhänger hat, stimmte mit überraschender Mehrheit für Verwerfung und die Arbeiterschaft, welche die Verstaatlichung der Eisenbahnen unter ihre beliebtesten und unbestrittensten Postulate zählt, rühmt sich noch jetzt ihrer damaligen ablehnenden Haltung. Angenommen wurde die Vorlage einzig und allein von denjenigen Kantonen, welche von der zu verstaatlichenden Centralbahn durchzogen werden. Aus den angeführten Thatsachen lässt sich wohl die Lehre ableiten, dass das Volk von einer partiellen Verstaatlichung nichts wissen will, dass aber die allgemeine Nationalisierung unserer Eisenbahnen, sofern sie unter annehmbaren Bedingungen durchgeführt werden kann, auf Zustimmung der Mehrheit des Schweizervolkes zählen dürfte. Allgemein gieng denn auch damals der Ruf nach einer gründlichen und gewissenhaften Prüfung aller einschlagenden Verhältnisse durch das Land und zwar um so lauter, da wir so wie so nach verhältnismässig kurzer Frist mit der Verstaatlichungsfrage uns zu befassen haben würden. Bis zum 30. April resp. 1. Mai 1898 haben wir uns nämlich darüber schlüssig zu machen, ob wir auf den nächsten Kündigungstermin von dem Rechte des Rückkaufs der hauptsächlichsten Bahnen: der Jura-Simplon, der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen Gebrauch machen wollen oder nicht. Bei der Gotthardbahn ist der fatale Termin erst im Jahre 1903.

Herr Nationalrat Curti gab der damals herrschenden Stimmung Ausdruck durch Stellung folgender Motion im Nationalrat: «Der Bundesrat wird eingeladen, über die Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Eisenbahnrückkauf) eine allseitige Untersuchung zu veranstalten und über die Art und Weise, wie er dieselbe vorzunehmen gedenkt, beförderlich Bericht und Antrag vorzulegen». In seiner Sitzung vom 29. Januar 1892 hat der Nationalrat diese Motion angenommen und am gleichen Tage fasste auch der Ständerat auf Antrag des Herrn Cornaz einen ähnlichen Beschluss. In Verfolgung dieses dem Bundesrate zugewiesenen Auftrags hat das Eisenbahndepartement nicht gesäumt, das Studium der bezüglichen Fragen an die Hand zu nehmen. Es wurde zunächst untersucht, welches das Rechtsverhältnis zwischen

dem Bund und den Eisenbahngesellschaften, eventuell den Kantonen, soweit solche Eigentümer von einzelnen Linien oder Netzen sind oder in der Folge werden können, bei Auslauf der Konzessionen sein werde und darüber ein Bericht ausgearbeitet, dessen Konklusionen dahin gehen: Auf den Zeitpunkt des Ablaufs der Konzessionen für die Hauptbahnen, und zwar der an den Kantonen wie der vom Bund erteilten, steht dem letztern *a.* das Recht zu, die Bahnen gegen Entrichtung der in den betreffenden Konzessionen näher festgesetzten Entschädigung im Wege des Rückkaufes an sich zu ziehen; oder *b.* er kann den bisherigen Konzessionären neue Konzessionen erteilen und deren Bedingungen innert den Schranken der Gesetzgebung nach eigenem freiem Ermessen festsetzen; oder *c.* es steht ihm auch frei, soweit er nicht eine ausdrückliche Zusage betreffend Konzessionserneuerung erteilt hat, wie z. B. bei der Jura Simplonbahn und sofern er nicht grundsätzlich jede Konzessionsverweigerung als unzulässig erachtet, von der Erteilung neuer Konzessionen Umgang zu nehmen und damit die Einstellung des Betriebs zu veranlassen. Von diesem Bericht und seinen Schlussfolgerungen haben nun die eidgenössischen Räte unterm 5. bezw. 19. Dezember 1894 Kenntnis genommen, der Nationalrat unter Äusserung des Wunsches, es möchte die weitere Berichterstattung über die Eisenbahnfrage, bezw. den Eisenbahnrückkauf beförderlich erfolgen.

Dieser erste Teil der Berichterstattung ist nicht ohne Wichtigkeit bezüglich unsern weitem Entschliessungen, denn aus demselben geht unzweifelhaft hervor, dass der Bund nach Ablauf der Konzessionen die Bahnen gegen Entschädigung übernehmen muss, dass er nirgends ein sogenanntes Heimfallrecht sich vorbehalten hat. Wir sind also nicht in der angenehmen Lage wie z. B. Frankreich, dass uns die Bahnen nach Ablauf der Konzessionen unentgeltlich in den Schoss fallen werden. Wäre dem so, so würde wohl die gegenwärtige Generation auf die Wohlthat der Verstaatlichung ohne anderes verzichten und sich mit dem Gedanken trösten, dass ungefähr um die Mitte des kommenden Jahrhunderts wenigstens unsere Nachkommen in den Genuss der Vorteile kommen werden, welche ihre Väter bei Erteilung der Konzessionen ihnen fürsorglich vorbehalten haben. Natürlich liegt es mir ferne, deshalb gegen irgend jemand einen Vorwurf zu erheben. Man war ja überhaupt froh, Bahnen erstellen zu sehen und kümmerte sich wenig darum, was mit denselben in 99 oder 100 Jahren zu geschehen habe.

Ohne nun auf die verschiedenen Modalitäten der Entschädigung, wie sie in den Konzessionen enthalten sind, näher einzutreten, darf wohl behauptet werden, dass der Bund nach Ablauf der Konzessionen sich für den Rückkaufsfall nicht wesentlich besser stellen wird, als bei irgend einem andern in den Konzessionen vorgesehenen Rückkaufstermin. Diese Thatsache ist, wie gesagt, von nicht zu unterschätzender Bedeutung, indem sie uns mehr als es sonst der Fall wäre, die Pflicht nahelegt, bei jedem der fatalen Termine gewissenhaft zu prüfen, ob die für den Rückkauf in Betracht kommenden allgemeinen sowie speziell Finanz- und Verkehrspolitischen Faktoren der Verstaatlichung günstig sind oder nicht. Und mehr als je ist das heute geboten. Denn wie man auch im übrigen darüber denken mag: die

Frage des Rückkaufes der Eisenbahnen nimmt in den Kundgebungen der Tagespresse und in den öffentlichen Diskussionen eine hervorragende Stelle ein, und in weiten Kreisen unserer Bevölkerung wird dieselbe mehr als alle andern in die gleiche Materie einschlagenden Fragen als Vorbedingung einer gesunden Fortentwicklung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse betrachtet. Dazu kommt noch, dass die Rückkaufsfrage sich heute finanziell viel günstiger stellt, als je zuvor und zwar erstens, weil der Zinsfuss eine Tiefe erreicht hat, welche bis jetzt bei uns unbekannt war, und zweitens, weil die Erträge aller in Betracht kommenden Hauptlinien heute derart sind, dass das Anlagekapital, welches der Bund im schlimmsten Falle zu zahlen hat, einer normalen Verzinsung so ziemlich sicher ist. Das war bis vor wenigen Jahren noch nicht der Fall, sondern die Uebernahme der Jura-Simplonbahn und auch der Vereinigten Schweizerbahnen hätte für den Bund ansehnliche Defizite zur Folge gehabt.

Alle diese Verhältnisse machten es dem Bundesrat, respektive dem Eisenbahndepartement, auch wenn eine direkte Aufforderung der eidgenössischen Räte nicht vorhanden gewesen wäre, zur Pflicht, die Frage des Rückkaufes auf den nächsten Termin in allseitiger und erschöpfender Weise klarzulegen. Wir wollen nicht in den gleichen Fehler verfallen, den man dem Bund bis jetzt immer vorwerfen konnte, wenn es sich um den Rückkauf der Eisenbahnen handelte, den Fehler nämlich, Vorlagen einzubringen, welche zu wenig studiert und überdacht waren und die Materie nicht ihrer Wichtigkeit entsprechend allseitig und gründlich behandelt hatten. Das Volk ist berechtigt, zu verlangen, dass ihm die Frage des Rückkaufes mit allen seinen Konsequenzen, in seiner ganzen Tragweite, vorgeführt werde und dass man ihm offen sage, wohin man es führen will.

Von dieser löblichen Anschauung und Absicht ausgehend, gieng nun das Eisenbahndepartement, nachdem es das Rechtsverhältnis zwischen Bund und Bahnen nach Ablauf der Konzessionen festgestellt hatte, einen Schritt weiter: zum Studium der Frage des konzessionsgemässen Rückkaufes auf den nächsten fälligen Termin und insbesondere zur Ermittlung der Entschädigungssumme, welche bei Erwerbung der schweizerischen Hauptbahnen auf diesen Zeitpunkt vom Bunde zu bezahlen sein werden. Bevor das Eisenbahndepartement das Resultat seiner bezüglichen Untersuchungen und Erhebungen der Öffentlichkeit übergab, ja selbst bevor es dieselben im Bundesrat einbrachte, und in der offenbaren Absicht, seine eigene Verantwortlichkeit in dieser komplizierten und folgenschweren Angelegenheit zu decken, legte es seine Arbeit einer Kommission von 15. Vertrauensmännern zur Prüfung vor. In dieser Kommission waren nicht nur alle Parteien, sondern ebenso hervorragende Juristen, Eisenbahntechniker, Nationalökonomien und Staatsmänner vertreten. Trotzdem die dieser Kommission gestellte Aufgabe eine sehr weitläufige und schwierige war, gieng dieselbe doch mit Eifer an die Arbeit. Allein nur zu bald stellte sich heraus, dass beim dermaligen Stand der Gesetzgebung und wenn dem Bund nicht neue Machtmittel in die Hand gegeben werden, eine auch nur annähernde Ausmittlung der zu bezahlenden Entschädigungen ein Ding der Unmöglichkeit sei. Ein erster Mangel besteht darin, dass das Ge-

setz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom Jahre 1883 nur auf die Gesellschaften angewendet werden kann, welche in der Schweiz ihren Sitz haben. Nun könnte man sich allerdings eine Verstaatlichung unserer Eisenbahnen auch ohne Einbezug der Linien, welche fremden Staaten oder Gesellschaften angehören, denken, allein wenn der Bund je in den Fall kommt, sämtliche Linien vom Bodensee bis zum Lemán zurückzukaufen, dann wird er nicht als Fremdling vor den Thoren einer der volkreichsten und blühendsten Städte unseres Landes stehen bleiben wollen, sondern er wird die Nationalisierung der Eisenbahnen mit der Landesgrenze zusammenfallen lassen. Ich meine damit den Bahnhof Genf und die Linie Genf-La Plaine. So wie die Dinge in der Grenzstadt Genf liegen, muss der Rückkauf dieser Objekte viel weniger vom verkehrspolitischen als vom patriotisch-nationalen Standpunkt aus betrachtet werden. Sie wissen, dass von den Behörden des Kantons Genf nach dieser Richtung Anstrengungen gemacht worden sind und der Rückkauf der genannten Objekte auch den Wünschen der patriotischen Bevölkerung von Genf entspricht. Bis jetzt war es aber dem Kanton Genf unmöglich, die nötigen Rechnungselemente zu sammeln, um auch nur annähernd zu ermitteln, wie sich der Rückkauf in finanzieller Beziehung gestalten werde. Auf Grund des neuen Gesetzes wird man uns alle zur Berechnung des Rückkaufsbetrages notwendigen Ausweise zur Verfügung stellen müssen. Und wie mit Genf-La Plaine, so steht es mit allen andern Linien, welche einem fremden Staate oder einer fremden Gesellschaft gehören; nur sind dieselben für uns nicht von so grosser Bedeutung wie das erwähnte westliche Ein- und Ausgangsstück.

Viel wichtiger aber als der Einbezug dieser Linien in materieller Beziehung nämlich in das neue Gesetz ist der Umstand, dass die gegenwärtig geltenden Bestimmungen über das Rechnungswesen der Eisenbahnen kein bestimmtes Rechtsmittel bieten, um die Bahnverwaltungen zur Ausscheidung des Reinertrages und des Auslagekapitales nach den einzelnen Konzessionen zu zwingen. Bekanntlich wird der Kaufpreis der Bahnen nach dem durchschnittlichen Reinertrage derjenigen 10 Jahre bestimmt, welche dem Jahre, in welchem der Rückkauf angekündigt wird, vorausgehen, und zwar beträgt derselbe auf den nächsten Termin den fünf- und zwanzigfachen Wert des Reinertrages. Der Kaufpreis darf aber nicht weniger als die nachgewiesenen Anlagekosten und die bestehenden Einrichtungen betragen.

Nun sind aber mehrere Bahngesellschaften im Besitze verschiedener, ihnen successive und unabhängig von einander erteilten Konzessionen; nämlich die Vereinigten Schweizerbahnen hat deren drei und die Nordostbahn mit den Gemeinschaftslinien der Centralbahn deren sogar fünf und zwanzig. Diese Gesellschaften haben sich bis jetzt geweigert, ihre verschiedenen Netze für den Rückkauf in ein ganzes zusammenzulegen wie die drei andern Hauptbahnen, die Jura-Simplonbahn, die Centralbahn und die Gotthardbahn es gethan haben. Sie haben sich vielmehr ausdrücklich das Recht gewahrt, beim Rückkauf die unter verschiedenen Konzessionen stehenden Linien, so auseinander zu halten, dass ihnen für Linien, die mehr als 4 % abtragen, der Ankauf nach dem kapitalisierten Ertrage, für die weniger rentierenden

oder schlechten Linien das Anlagekapital bewilligt werden müsse. Natürlich würde der Bund, wenn er auf diesem Wege die Bahnen erwerben wollte, dieselben bedeutend überzahlen; das wird nun aber der Bund kaum thun, sondern er wird sich die einzelnen Rückkaufsobjekte genau besehen und nur solche zu erwerben suchen, bei welchen er seine Rechnung findet; damit macht der Bund nur von dem ihm durch die Konzessionen vorbehaltenen Rechte Gebrauch. Dieses Recht, das in den Konzessionen dem Staate vorbehalten ist, wird aber illusorisch, wenn die Bahnen nicht verhalten werden können, gesonderte Rechnung für die einzelnen Rückkaufsobjekte aufzustellen. Welche Wichtigkeit dieser gesonderten Rechnungsstellung namentlich mit Bezug auf die sogenannten Moratoriumslinien der Nordostbahn zukommt, will ich Ihnen an einem Beispiele demonstrieren.

Nach der im Jahre 1886 vom Bundesrate veranlasseten Expertise über die Moratoriumslinien der Nordostbahn sollten noch kosten:

Etzweilen-Schaffhausen . . . . .	Fr. 4,330,400
Schaffhausen-Eglisau . . . . .	» 4,758,100
rechtsufrige Zürichseebahn . . . . .	» 16,782,000
	zusammen Fr. 25,870,700

Hierzu kommen nun noch die früheren

Baukosten Etzweilen-Schaffhausen mit . . . . .	» 20,000
und rechtsufrige Zürichseebahn mit . . . . .	» 2,520,000
oder es sollten nach der Moratoriumsexpertise diese drei Linien zusammen kosten . . . . .	Fr. 28,400,700

Diesem Anlagekapital stehen folgende jährliche Betriebsüberschüsse gegenüber, immer nach der Moratoriumsexpertise: Etzweilen-Schaffhausen minus 33,710, Schaffhausen-Eglisau plus 40,895, rechtsufrige Zürichsee plus 340,625 Fr. Es ergibt sich somit bei einer 4prozentigen Kapitalisierung ein Ertragswert von nur Fr. 8,695,000, also ein Ausfall von beinahe 20 Millionen Franken.

Nun ist diese Rechnung auf Grund dieser Moratoriumsexpertise natürlich nicht ganz zuverlässig, indem die Betriebseinnahmen offenbar zu gering angenommen worden sind, wie anderseits aber auch die Betriebsauslagen und namentlich die Baukosten sich bedeutend höher stellen werden, als damals angenommen worden ist. Mit dem vorgeführten Beispiele soll nur bewiesen werden, von welcher Wichtigkeit es für den Bund ist, die gesonderten Rechnungsergebnisse der einzelnen Rückkaufsobjekte zu kennen; denn solche Verhältnisse finden wir nicht nur bei den als Beispiel angeführten Linien, sondern noch bei mehreren andern dieser namentlichen Nordostbahn.

Ich gehe nun aber noch weiter und sage: Die Klärung dieser Verhältnisse ist nicht nur im Interesse des Bundes, sondern ebensowohl im Interesse der betreffenden Bahnverwaltungen selbst. Was würde die Folge einer weiteren Renitenz von Seite z. B. der Nordostbahn sein? Es könnte der Fall eintreten, dass der Bund einzig die guten Linien Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorschach-Romanshorn und Turgi-Waldshut, welche ein einziges Rückkaufsobjekt bilden, dann vielleicht noch Winterthur-Schaffhausen, Zürich-Wädenswil-Ziegelbrück und etwa noch die Bötzenbergbahn künden und alle andern Strecken der Nordostbahn zum Selbstbetriebe über-

lassen würde. Das wird man von Seite der Nordostbahn kaum zu provozieren wagen. Sei dem übrigens wie ihm wolle, so hat der Bund das Recht und die Pflicht, auf Klarlegung der Rechnungsverhältnisse nach den einzelnen Rückkaufsobjekten zu dringen und dieser Zweck wird eben mit dem vorliegenden Gesetze voll und ganz erreicht.

Nun ist aber für die annähernde Ausmittlung der Rückkaufsentschädigungen, die linienweise Auseinanderhaltung der Rechnungsergebnisse keineswegs die einzige Vorbedingung, sondern nicht geringere Bedeutung kommt hier der Festsetzung des dabei massgebenden, aber infolge der wenig präzisen Fassung der Rückkaufsbestimmungen bestrittenen Begriffes des Anlagekapitals und des Reingewinnes zu. Wenn der Bund bei Ankündigung des Rückkaufes nicht einen Schritt ins Ungewisse thun will, so muss er schon jetzt darauf dringen, jene Verhältnisse abzuklären und sie in einer für die Bahn verbindlichen Weise festzulegen. So wird in dem projektierten Gesetzesentwurfe genau umschrieben, was alles dem Baukonto gutgeschrieben werden darf und was nicht; dabei hatte man namentlich auch im Auge, wie es mit der Buchung der nach Eröffnung des Betriebes eingetretenen Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen und für Anschaffung von Betriebsmaterial sich inskünftig zu verhalten habe. Ueber diese Buchung sind bis jetzt schon mehrmals Streitigkeiten zwischen Bund und Bahnen entstanden, welchen für die Zukunft gesteuert werden soll. Für die Aufstellung der Grundsätze, welche für die Festsetzung des Begriffes Anlagekapital massgebend sein sollen, wurde von der Kommission so viel möglich auf die bisherige Praxis und billige, loyale Rücksichtnahme der beidseitigen Interessen abgestellt und es ist auch kaum anzunehmen, dass bei der Festsetzung des auf den Bau verwendeten Anlagekapitals heftige Debatten entstehen werden. Allein ganz anders steht es in Bezug auf die Ermittlung des Reingewinnes einer Bahn. Die Rechnungen unserer Bahngesellschaften unterscheiden sich in eine Betriebsrechnung und in eine Gewinn- und Verlustrechnung. In der Betriebsrechnung werden gebucht die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransport und umgekehrt die reinen Betriebskosten. Auf Gewinn- und Verlustrechnung werden eingetragen unter den Einnahmen: Saldo der Betriebsrechnung, Ertrag der Kapitalien, Kursgewinne, Bauzins, Ertrag von Liegenschaften, Zuschuss aus verschiedenen Fonds und sonstige Einnahmen; unter den Ausgaben werden aufgeführt: Verzinsung der schwebenden und zu konsolidierenden Anleihen, Einlagen in die Spezialfonds, Amortisationsfonds und Baufonds, Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben bildet den Reingewinn des Unternehmens.

Nun ist aber weder die eine noch die andere dieser Rechnungen für den Verkauf massgebend, und weder in der einen noch in der andern findet der Bund die für den Verkauf notwendigen Elemente. Die Betriebsrechnung hat einen mehr statistischen Wert; sie enthält Einnahmen aus Aktivbeständen, welche keinen Bestandteil des Verkaufsobjektes im Sinne der Konzessionen bilden, und sieht umgekehrt keine Einlagen in die Reserve und namentlich auch keine Abschreibungen vor. Die Gewinn- und Verlustrechnung sieht Einnahmen und Ausgaben vor

wie Kursgewinne, Kursverluste, Zinseneinnahmen, Ertrag von Liegenschaften, welche ebenfalls in keiner Beziehung zum Rückkaufe stehen.

Auf Grund des Ihnen vorgeschlagenen Gesetzes nun wird der Bundesrat innerhalb dem Rahmen der bisherigen Rechnungsablage von den Bahnen eine Ausscheidung derjenigen Rechnungselemente verlangen können, welche für die konzessionsgemässe Berechnung des Reinertrages notwendig sind. Unter den Ausgaben einer Bahn kommen für die Ermittlung des Reinertrages hauptsächlich in Betracht: Die Rückstellung in die Reserve und unter diesen vor allem aus die Einlagen in den Erneuerungsfonds. Nach Artikel 656 des Obligationenrechtes soll die Bilanz einer Gesellschaft so klar und übersichtlich aufgestellt werden, dass die Aktionäre einen möglichst sichern Einblick in die wirkliche Vermögenslage erhalten. Insbesondere sind dabei folgende Grundsätze zu beachten. Grundstücke, Gebäude, Maschinen sind höchstens zu den Anschaffungskosten mit Abzug der erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen einzusetzen. Von diesen Bestimmungen des Obligationenrechtes ist schon im Rechnungsgesetze von 1883 zu Gunsten der Bahnen eine Ausnahme gemacht worden. Zwar sagt das Gesetz, dass zur Unterhaltung des Bestehenden und dem Ersatz abgegangener Anlagen und Einrichtungen besondere Fonds anzulegen seien; aber die Einlagen in die Erneuerungsfonds sind aus den jährlichen Einnahmenüberschüssen zu bestreiten. Diese Bestimmung hatte zur Folge oder wurde wenigstens von den Bahnen bisher so ausgelegt, dass in schlechten Jahren, wo keine Ueberschüsse vorhanden waren, die Einlagen einfach sistiert und auch in guten Jahren nicht nachgetragen wurden. Diesem kaufmännisch ganz unrichtigen Verfahren soll nun in erster Linie durch Einstellung der auf die einzelnen Jahre fallenden Einlagen in die Gewinn- und Verlustrechnung abgeholfen werden. ☺

Im übrigen gehen die Ansichten über den Zweck und die Bedeutung des Erneuerungsfonds himmelsweit auseinander. Nach den einen ist der Erneuerungsfonds eine Reserve, welche den Gegenwert für alle einer Abnutzung unterworfenen Anlagen sein soll; nach den Meinungen anderer ist er einfach ein Ausgleichkonto zu keinem andern Zwecke gegründet als dem, die Ausgaben für Erneuerung gewisser Bestandteile der Bahnanlagen und des Materials auf die einzelnen Jahre gleichmässig zu verteilen. Vom Standpunkte einer kaufmännisch soliden Geschäftsbahrung aus scheint der erstere Standpunkt der theoretisch richtigere zu sein. Auf diesen Boden stellte sich auch offenbar der Bundesrat in seinem ursprünglichen Entwurfe. Diese Art der Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds hätte den schätzenswerten Vorteil gehabt, dass je nachdem die Konzessionen ausgelegt werden, der Verkaufspreis einer Bahn zu jeder beliebigen Zeit hätte ungefähr ausgemittelt werden können. Ich sage ausdrücklich und bitte das festzuhalten: je nachdem die Konzessionen ausgelegt werden. Nach den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen sind die Bahnen dem Bunde in vollkommen befriedigendem Zustande zu übergeben. Ist das nicht der Fall, so darf ein verhältnismässiger Betrag an der Rückkaufsumme dafür in Abzug gebracht werden. Nun argumentiert man folgendermassen: Da der Bund

für eine Bahn samt Zubehör im Minimum das zu bezahlen hat, was dieselbe kostete, so ist unter dem vollkommen befriedigenden Zustande zu verstehen, dass dieselbe mit allem, was damit zusammenhängt, so gut wie neu dem Käufer zu übergeben sei.

Es unterliegen nun aber gar viele Bestandteile einer Bahn der Abnutzung oder es ist ihre Lebensdauer infolge von Witterungseinflüssen u. s. w. eine beschränkte. Zur erstern Kategorie gehört der Oberbau, das Rollmaterial und das Mobiliar, zur zweiten Kategorie aber überhaupt alles, was im Laufe der Zeit ersetzt werden muss, wie z. B. beim Unterbau die Eisenkonstruktionen, Teile des Mauerwerkes, welche nicht wetter- und frostbeständig sind, u. s. w., dann aber auch alle Hochbauten, die mechanischen Einrichtungen, alles was unter das Kapitel Telegraphie, Signale, Stationsabschlüsse u. s. w. gehört. Infolge dieser Abnutzung oder Zerstörung entsteht alljährlich ein gewisser Minderwert und nach einer bestimmten Anzahl von Jahren muss der Gegenstand beseitigt oder erneuert werden. Man nimmt z. B. an, dass eine Lokomotive, wenn sie eine Million Kilometer abgelaufen hat, zum alten Eisen gehört. Diese Maximalleistung wird in ungefähr 30 Jahren erreicht. Eine Lokomotive, welche 20 Jahre im Dienste gestanden hat, sollte somit mit  $\frac{2}{3}$  vom Werte abgeschrieben sein. Das Gleiche gilt von dem übrigen Rollmaterial, sowie vom Oberbau, dessen Gebrauchsdauer im Durchschnitt 25 Jahre beträgt, und von allen anderen Objekten, welche der Abnutzung oder Zerstörung unterworfen sind.

Die Bahnen sind bis jetzt bezüglich der Dotierung ihrer Erneuerungsfonds nach den verschiedensten Grundsätzen verfahren. Die Einlagen in den Erneuerungsfonds sind denn auch je nach den Gesellschaften ganz verschiedene. So legt die J.-S. z. B. per Jahr und per Kilometer 1480, die N. O. B. 2770, die S. C. B. 3230, die V. S. B. 1800, die G. B. 3820 Franken ein. Von allen bestehenden Erneuerungsfonds würde nun kein einziger genügen, wenn man nach der ersten Ihnen vorgeführten Methode rechnen würde, um auch nur annähernd alle Minderwerte zu decken. So wie die Dinge gegenwärtig stehen, kann der Bund daher bei Berechnung des Rückkaufwertes der Bahnen selbstverständlich nicht auf die zufällige Höhe dieser Fonds abstellen, sondern es sind die thatsächlich nach Massgabe der Konzessionen ermittelten Minderwerte in Abzug zu bringen. Der Bund kann nicht die Folgen tragen, wenn eine Gesellschaft einen Teil der Anlage verzehrt und in Form von Dividenden den Aktionären zugewiesen hat. Bei der Bahn, welche nach dem 25-jährigen Reinertrag zurückgekauft werden müsste, wäre nicht nur bei ungenügender Dotierung des Erneuerungsfonds ein Minderwert vorhanden, sondern es müsste, da die Ueberschüsse um so grösser werden, je kleiner die Einlagen in den Erneuerungsfonds sind, eine viel zu grosse Entschädigung bezahlt werden und gerade diejenigen Bahnen würden am besten wegkommen, welche am schlechtesten unterhalten sind und am wenigsten in die Erneuerungsfonds zurückgelegt haben.

Nach diesen Ausführungen kann kaum ein Zweifel darüber bestehen, dass die Bemessung der Einlagen in die Erneuerungsfonds auf Grund aller Minderwerte wohl zu verantworten und kaufmännisch ganz

richtig ist. Gegen diese Auffassung haben sich aber die interessierten Bahnverwaltungen von jeher erhoben und dem Erneuerungsfonds keine andere Rolle als die eines Ausgleichsfonds für Erneuerung des Oberbaues und des Rollmaterials zugeordnet. Im Schosse der Kommission wurde in Bezug auf diese Verhältnisse hervorgehoben, dass denn doch starke Zweifel darüber entstehen können, ob die Bestimmung der Konzessionen, wonach die Bahnen dem Bunde in vollkommen befriedigendem Zustande zu übergeben sind, so aufgefasst werden dürfe, als müssen dieselben wie neu beschaffen sein. Der befriedigende Zustand kann, sagte man, schon vorhanden sein, wenn die Bahnen den Ansprüchen eines rationellen und gesicherten Betriebes entsprechen. Unter allen Umständen sei er ein sehr dehnbarer Begriff, der gegebenen Falls nicht von der Bundesversammlung, sondern vom Richter definiert werde. Man fand, dass es eine grosse Selbsttäuschung wäre, wenn wir uns verleiten liessen, in dem vorliegenden Gesetze für die Dotierung des Erneuerungsfonds Bestimmungen aufzunehmen, welche die Bahnen gefährden würden und für die Bemessung des Rückkaufwertes doch nicht von Einfluss wären, indem der Richter sich doch immer an die Konzessionen zu halten haben werde. Es wurde ferner betont, es könne auch nicht Aufgabe der Bundesbehörden sein, die Konzessionen einseitig auszulegen, die Gesetzgebung dieser einseitigen Auffassung anzupassen und gestützt hierauf für den Rückkauf Rechnungen anzustellen, welche nicht zutreffend wären. Wir würden dem Vorwurf nicht entgehen, dass wir mit Vorbedacht alzu günstige Rechnungen konstruiert hätten, um dem Volk den Rückkauf um so mündgerechter zu machen.

Diese Einwendungen blieben nicht ohne Eindruck auf die Kommission, und wie Sie bei der Detailberatung sehen werden, sind — übrigens im Einverständnis mit dem Bundesrate — mildernde Bestimmungen aufgenommen worden, d. h. die Einlagen in den Erneuerungsfonds werden auf das Rollmaterial, den Oberbau, das Material und die Gerätschaften beschränkt.

Zur Einnahme dieses Standpunktes veranlassten uns über das Gesagte hinaus noch folgende Erwägungen:

Die Möglichkeit, dass das Volk beim nächsten Rückkaufstermin auf die Verstaatlichung nicht eintreten werde, ist keineswegs ausgeschlossen. Der Rückkauf kann fallen, das Gesetz aber wird bleiben. Nun sind aber unsere Bahnen fast ohne Ausnahme in einer bis dahin nie dagewesenen Entwicklungsperiode begriffen. Neue grossartige Bahnhofanlagen, die mehr kosten als früher ganze Linien, sind im Bau begriffen oder projektiert. Zweite Geleiseanlagen werden gefordert. Die Ansprüche des Publikums in Bezug auf das Rollmaterial sind in stetem Wachsen begriffen. Die Westschweiz hat berechtigte Hoffnung, dass ihr Lieblingswunsch, der Durchstich des Simplon, endlich in absehbarer Zeit in Erfüllung gehe. Glauben Sie nun, dass die Bahnen, wenn wir sie in empfindlicher Weise schwächen, diese grossen Aufgaben in weitsichtiger, alles umfassender und rationeller Weise lösen werden? Nein, meine Herren! Zögernd werden sie an die Lösung dieser Forderungen herantreten und notdürftig den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht zu werden suchen. Und sollen wir in einem Momente, wo die Bahnen

durch die bevorstehende und — wenn man die Verhältnisse näher kennt — zum Teil berechnete Lohnbewegung ziemlich mitgenommen werden dürften, die Schwierigkeiten derselben ins Ungemessene steigern? Die Kommission glaubt, es wäre das kein verständiges Vorgehen, und eine billige Rücksichtnahme auf diese Verhältnisse liege im wohlverstandenen Interesse unseres Landes. Dabei machen wir allerdings einen Vorbehalt, nämlich den, dass aus den vorgeschlagenen Bestimmungen über die Einlagen in den Erneuerungsfonds keine grundsätzliche Bedeutung für die Berechnung des Rückkaufwertes abgeleitet werden darf und somit die Frage des Abzugs aller Minderwerte selbstverständlich eine offene bleiben muss.

Durch die ausführliche Definition über den Erneuerungsfonds, wie sie nun vorgeschlagen ist, wird aber erreicht, dass inskünftig die Dotierung dieser Erneuerungsfonds bei allen Bahnen gleichmässig vorgenommen und somit auch die Darstellung der Rechnung der Reinerträge unserer Bahnen nach einheitlichen Grundsätzen erfolgen wird.

Vielen Rekrimationen von Seite der Interessierten hat der Umstand gerufen, dass der Bundesrat nach der ursprünglichen Vorlage endgültig und inappellabel allfällige Anstände über die Einlagen in den Erneuerungsfonds erledigen sollte. Die Kommission hat die Berechtigung der erhobenen Einwendungen einstimmig anerkannt und den Weiterzug von Anständen an das Bundesgericht vorgesehen. Damit wurde ein weiterer Stein des Anstossses aus dem Wege geräumt. Wir werden übrigens bei der Detailberatung auf diesen Erneuerungsfonds und was damit zusammenhängt noch näher zurückkommen.

Den loyalen Absichten, welche bei der Vorberatung dieses Gesetzes in der Kommission obgewaltet haben, entspricht auch der Grundsatz, dass der gemäss den Uebergangsbestimmungen des Rechnungsgesetzes von 1883 mit den Bahnen vereinbarte Baukonto, sowie die Amortisationsquoten für Kursverluste keiner Revision unterworfen werden sollen.

Ueber alle andern untergeordneten Punkte des Gesetzes gehe ich vorläufig hinweg, indem ich bei der Detailberatung genügend Gelegenheit haben werde, auf dieselben zurückzukommen.

Wenn die Kommission bestrebt war, in dem vorliegenden Gesetze alles, was einer direkten Schädigung oder einer vermeintlichen Vergewaltigung der Bahngesellschaften gleich gekommen wäre, zu beseitigen, so glaubte eine Minderheit derselben, um so entschiedener an einer andern und letzten wichtigen Bestimmung des Gesetzes festhalten zu müssen, nämlich an der Uebertragung aller Entscheide, für die in den Konzessionen das Schiedsgericht vorgesehen ist, an das schweizerische Bundesgericht. Fünf Mitglieder der Kommission waren für Beibehaltung des Schiedsgerichtes und vier dagegen. Zwei Herren der Mehrheit machen aber den Vorbehalt, je nachdem die Diskussion im Rate selbst eine Wendung nehmen werde, auf ihre Stellungnahme zurückzukommen. Man kann also eigentlich nicht von einer Mehrheit oder Minderheit in dieser Frage reden.

Es ist für mich als Kaufmann eine etwas heikle Sache, mich in eine sachliche Abhandlung über die vorliegende Streitfrage einzulassen. Ich begnüge mich daher damit, Ihnen den Standpunkt derjenigen — und er ist auch mein persönlicher —, welche

auf dem Boden der Abschaffung der Schiedsgerichte stehen, vorzuführen. Wir glauben, dass es absolut unzulässig sei, die Konzessionen der Eisenbahngesellschaften Privatverträgen gleichzuhalten. Wir haben es nicht mit gegenseitig vereinbarten Verträgen zu thun, sondern die Konzessionen sind der Ausfluss der Staatshoheit. Der Staat kontrahiert nicht, er bewilligt. Er verzichtet nicht auf die Gesetzgebung und kann nicht darauf verzichten. Unser Gesetzgebungsrecht ist nur durch die Verfassung beschränkt, und wenn die eine oder andere interessierte Bahn glaubt, es sei ihr entgegen den schützenden Bestimmungen des Grundgesetzes Unrecht gethan, so mag sie das Bundesgericht anrufen, das beurteilen wird, ob wohlverworbene Rechte verletzt worden sind oder nicht. Wenn ein Teil der Kommission das Recht der Gesetzgebung in der vorliegenden Frage für den Bund in Anspruch nimmt, so ist darunter nicht verstanden, dass sie glaubt, es seien dem Bund in seinen Erlassen keine Schranken auferlegt. Von Verfassung oder Gesetzes wegen glauben wir nicht; aber es gibt eine Begrenzung aus Gründen der Moral und der Billigkeit. Von den Mitgliedern der Kommission ist ohne Ausnahme wohl gewürdigt worden, dass sich das Privatkapital seiner Zeit auf Grundlage der Konzessionen und im guten Glauben an die Beständigkeit unserer Gesetzgebung bei unsern Bahngesellschaften engagiert hat, und es ist auch nicht Einer unter den Mitgliedern der Kommission, welcher den Bund veranlassen möchte, einzig und allein zu dem Zwecke, die Bahnen billiger zu erwerben, in die Konzessionen einzugreifen. Eine derartige Absicht liegt der Abschaffung der Schiedsgerichte überhaupt fern. Man will damit nur einheitliches und klares Recht schaffen, unbekümmert darum, ob die neuen Vorschriften dem Bunde oder den Eisenbahnen zum Vorteil gereichen.

In den Konzessionen, welche nach 1873 erteilt wurden, ist das Bundesgericht bereits als diejenige Instanz bezeichnet, welche Anstände zwischen dem Bund und den Bahnen zu bereinigen hat, und nur in den Konzessionen, die vor dem Jahr 1873 entstanden sind, sind Schiedsgerichte vorgesehen, wobei zudem noch zu bemerken ist, dass die Gotthardbahn und die Jura-Simplon-Bahn für alle ihre Linien das Bundesgericht ebenfalls anerkannt haben. Der gegenwärtige Zustand hätte zur Folge, dass allfällige über den Rückkauf entstehende Streitigkeiten in den einen Fällen durch ein Schiedsgericht und in andern Fällen durch das Bundesgericht zu erledigen wären. Bei der Nordostbahn z. B. wären 15 Linien durch ebenso viele Schiedsgerichte und 10 Linien durch das Bundesgericht zu beurteilen. Es ist nun natürlich nicht ausgeschlossen, dass diese Gerichte in der Entscheidung der ihnen unterbreiteten Streitfragen von einander ganz verschiedene Urteile abgeben können und dabei ist wohl zu beachten, dass es sich um Millionen handelt und unter Umständen in der Folge eine Rechtsunsicherheit einreissen könnte, welche die Interessenten ganz anders aufregen würde, als das gegenwärtig beim Erlass dieses Gesetzes der Fall ist. Durch Ueberweisung aller Streitigkeiten an das Bundesgericht würden diese Uebelstände beseitigt und beide Parteien erhielten eine viel zuverlässigere Gewähr als beim Schiedsgericht, dass Recht auch wirklich Recht bleiben soll. Zu erwähnen ist übrigens, dass von sämtlichen Bahngesellschaften einzig die Centralbahn Einspruch gegen die Neue-

rung erhoben hat. Im Uebrigen muss ich die Vertretung des gegenteiligen Standpunktes bezüglich der Schiedsgerichte den betreffenden Herren selbst überlassen, wie ich auch wünschen muss, dass meine eigenen Ausführungen von kompetenterer Seite noch besser beleuchtet und namentlich auch in juristischer Beziehung begründet und ergänzt werden.

Nachdem ich Sie mit dem wesentlichen Inhalte des vorliegenden Gesetzes vertraut gemacht habe, erübrigt mir vorerst noch, der Collectiveingabe Erwähnung zu thun, welche die Verwaltung des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, der sich aus elf Unternehmungen, worunter alle Hauptlinien, zusammensetzt, zu Händen der Bundesversammlung eingereicht hat. Diese Eingabe macht durch den ruhigen Ton, in welchem sie abgefasst ist, einen ausgezeichneten Eindruck und unterscheidet sich vorteilhaft von frühern Kundgebungen der Bahnen. So sagt dieselbe unter anderm: «Es ist die einstimmige Meinung aller Bahnverwaltungen, dem Zweck des Gesetzes, welcher darin bestehen soll, die Bahnunternehmungen schon vor dem Eintritt des Kündigungstermins zur Vorlage der Nachweise über den jährlichen Reinertrag und das Anlagekapital nach Massgabe der Konzessionen anzuhalten und auf den anerkannten Grundlagen einer soliden Verwaltung und Finanzgebarung die in der Praxis konstatierten Mängel des bisherigen Gesetzes zu beseitigen, in keinerlei Weise entgegenzutreten.» Dagegen haben die Bahngesellschaften gegen einzelne Bestimmungen des Gesetzes Bemerkungen angebracht. Wir werden bei der Detailberatung sehen, dass die Kommission eine Reihe der gemachten Einwendungen auch gewürdigt hat. Wie ich bereits angedeutet habe, hat das Direktorium der Centralbahn eine besondere Eingabe eingereicht, worin es das Gesuch stellt, es möchten in dem neuen Rechnungsgesetze alle auf den konzessionsgemässen Rückkauf sich beziehenden Streitigkeiten besonders in den Verträgen vorgesehenen Gerichten vorbehalten bleiben. Von andern als den beiden genannten Kundgebungen seitens der interessierten Kreise ist der Kommission nichts bekannt.

Nun hat man sich allgemein darüber aufgehalten, dass das vorliegende Gesetz mit einer gewissen Hast bei den Räten anhängig gemacht worden sei. Die Kommission wurde schon vor Beginn der Session bestellt und es wurde ihr nahegelegt, das Gesetz noch während der Dezembersession zu beraten und im Rate einzubringen. Ich habe Ihnen schon vor einigen Tagen, als Ihnen ein die Behandlung dieses Geschäftes betreffendes Schreiben des Bundesrates mitgeteilt wurde, bemerkt, dass die Kommission von der Eile, mit welcher das Gesetz anhängig gemacht wurde, anfänglich nicht gerade angenehm berührt war; nachdem aber die Kommission die Erklärung des Chefs des Eisenbahndepartements entgegengenommen hatte, begriff dieselbe, dass der Bundesrat und in erster Linie das Eisenbahndepartement die Verantwortlichkeit einer verspäteten Vorlage des Gesetzes von sich ablehnen musste. Man sagt, das gehe den Ständerat nichts an; er sei nicht schuld an der eingetretenen Verzögerung. Natürlich ist der Ständerat nicht direkt schuld daran; aber ebenso wenig ist es der Bundesrat und das Eisenbahndepartement, welche erst nach Anhandnahme der ihnen von den Räten erteilten Aufträge sich überzeugen mussten, dass eine auch nur annähernde Berechnung über die beim Rückkauf zu zahlenden

Entschädigungen — und das ist ja die Fundamentalfrage bei der Verstaatlichung — beim gegenwärtigen Stand der Akten einfach eine Unmöglichkeit sei.

Nach dem vorliegenden Gesetzesprojekt sind die Gesellschaften, welche ihre verschiedenen Linien nicht zusammengelegt haben, verpflichtet, bis 31. Dezember 1896 gesonderte Rechnungen für die einzelnen Rückkaufobjekte vorzulegen. Nehmen wir nun an, die Vorlage werde im Ständerat in dieser Session und vom Nationalrat in der in Aussicht genommenen Märzsession behandelt, und es werden die Differenzen, welche mit Sicherheit entstehen werden, noch in der gleichen Session bereinigt, so kann das Gesetz anfangs Juni in Kraft treten. Es bleibt also den betreffenden Gesellschaften noch ein halbes Jahr — eine sehr kurze Spanne Zeit — um die gewaltige Arbeit, welche ihnen auferlegt wird, zu bewältigen. Es machen sich schon jetzt Stimmen geltend, welche behaupten, dass das einfach ein Ding der Unmöglichkeit sei. Ich spreche mich darüber nicht aus, die Bahnen werden aber müssen. Wenn alle Rechnungselemente beim Eisenbahndepartement eingelangt sind, so werden dieselben erst noch zu prüfen sein, es werden, nach meiner Auffassung, fachmännische Expertisen stattfinden müssen und dann erst werden die Anträge und die Botschaft des Bundesrates festgestellt werden können. Es muss rasch und tüchtig gearbeitet werden, wenn derjenige Rat, welcher die Priorität erhalten wird, im Juni 1897 in die Vorlage betreffend den Rückkauf der Eisenbahnen eintreten und bis zum folgenden Dezember ein Bundesbeschluss uns vorliegen soll. Spätestens im Dezember 1897 werden wir uns zu entscheiden haben, indem zwischen dem Bundesbeschluss und dem fatalen Kündigungstermin des 1. Mai 1898 die gesetzliche Referendumsfrist und die Zeit für eine eventuelle Volksabstimmung platzgreifen muss.

Es ist nun freilich möglich, dass der abzugebenden Erklärung vorgängig eine Anfrage an das Volk vorgesehen wird, eine Art Plebiscit, mittelst welchem das Volk darüber konsultiert werden soll, ob es die Verstaatlichung der Eisenbahnen wolle oder nicht und ob es die Ausführung des Beschlusses dann der Bundesversammlung überlasse. Vielleicht ist Herr Bundespräsident Zemp in der Lage, sich einlässlicher über diesen Gegenstand und seine bezüglichen Ansichten auszulassen.

Ich nähere mich dem Schlusse meiner Betrachtungen. Die Neuerungen des vorliegenden Gesetzes lassen sich kurz in folgende Sätze zusammenfassen:

Erstens: Ausdehnung der Oberaufsicht des Bundes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen auf alle Linien, auch wenn dieselben von einer fremden Gesellschaft verwaltet werden.

Zweitens: Gesonderte Rechnungsstellung für die einzelnen Rückkaufobjekte oder Zusammenlegung der einzelnen Linien.

Drittens: Festlegung des Begriffes des konzessionsgemässen Anlagekapitals und des Reingewinns nach allgemein anerkannten, soliden, aber in der Anwendung etwas gemilderten Verwaltungsgrundsätzen und damit zusammenhängend einheitliche Dotierung des Erneuerungsfonds und

Viertens: Einheitliche, solide, beide Parteien sichernde Rechtsprechung.

Das sind gewiss Forderungen, die jedermann unterschreiben kann, sofern er guten Willens ist, — Forderungen, welche den wüsten Lärm jeden-

falls nicht rechtfertigen, welcher zum voraus ob diesem Gesetze erhoben worden ist. Man hat von Vergewaltigung, von Willkür und sogar von Raub gesprochen. Es nehmen sich diese Anklagen sonderbar aus, wenn man bedenkt, dass wir von jeher und auch im gegenwärtigen Gesetz wiederum von den unbestrittenen, soliden Bestimmungen des Obligationenrechtes zu Gunsten der Bahnen teilweise abweichen, und zwar zu einer Zeit, da immer grössere Posten von Aktien in ein und derselben Hand, namentlich bei den sog. Trust-Gesellschaften, vereinigt werden, und da die Versuchung jedenfalls sehr nahe liegt, unsere Bahnen finanziell auszubeuten, durch künstlich gezüchtete Dividenden die Titel in die Höhe zu treiben und dann wieder abzustossen, nach dem geflügelten Worte: « Après nous le déluge! »

Man hat auch versucht, den Bund für die gegen die Mitte des letzten Monats eingetretene Börsenkrisis mitverantwortlich zu machen, obschon die meisten schweizerischen Eisenbahnaktien ohne innern Grund — ich sage das mit Rücksicht auf die gegenwärtig bestehende Lohnbewegung — immer noch über dem letztjährigen Kurse stehen. Man hat sogar, wenn die Zeitungen recht berichtet sind, die Intervention des auswärtigen Amtes eines fremden Staates angerufen und meiner Ansicht nach damit nur bewiesen, wie naiv gewisse Leute werden, wenn vermeintlich materielle Interessen im Spiele sind. All diesem Treiben gegenüber schien uns die Rolle des Bundes eine gegebene zu sein. Er soll mehr als je ein wachsameres Auge darüber halten, dass unsere Bahnen nicht vom rein spekulativen Standpunkt aus ausgebeutet werden und unser Land damit einer grossen Schädigung seiner allgemeinen Wohlfahrt entgegengehe. Er soll mit aller Energie auf dem betretenen Wege weiter schreiten, der dahin führt, Klarheit und zwar volle Klarheit über die finanziellen Folgen, welche mit der Verstaatlichung verknüpft sind, zu verbreiten. Alles aber unter Wahrung der wirklich wohlverworbenen Rechte der gegenwärtigen Eigentümer der Bahnen. Wir haben zu dieser Stellungnahme nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, die Pflicht gegenüber unserem Volke, in dessen Hand ja schliesslich die Entscheidung liegt, und welchem wir, ich wiederhole es, sagen müssen, wohin wir es führen wollen. Und in diesem Bestreben lassen wir uns von niemandem diktieren, was wir zu thun haben. Wir weisen auch alle Belehrungen über Moral und Schicklichkeit zurück, indem wir ohne fremde Einmischung wohl zu unterscheiden wissen, was wir dem ehrlichen Schweizernamen und was wir auf der andern Seite unserem Lande schuldig sind.

Ich beantrage Ihnen das Eintreten auf die Vorlage.

**M. Richard:** Je ne prends la parole ni pour examiner ni pour réfuter les thèses très optimistes qui viennent d'être développées dans le rapport fort intéressant du reste que nous venons d'entendre.

Je ne me propose pas davantage de discuter les chiffres qui ont été avancés. N'ayant pas à ma disposition les documents et les actes sur lesquels on s'appuie pour nous les donner, je ne puis les contrôler et je dois me contenter de faire à leur égard toutes expresses et dues réserves.

Mais comme j'ai eu l'honneur de vous faire distribuer quelques propositions complémentaires destinées, dans mon intention, à modifier sensiblement la portée de la loi, vous me permettrez de vous exposer le principe juridique qui me les dicte.

Peut-être quelques-uns de nos honorables collègues me trouveront-ils bien téméraire d'oser critiquer la convenance d'une loi préparée par les techniciens du département fédéral des chemins de fer, et appuyée par M. le président de la Confédération. Sans doute, il me serait plus agréable de n'avoir à lui adresser que des éloges. Sans doute, il me serait encore plus commode de garder le silence et de la laisser passer. Mais comme vous, je sens très vivement les nécessités pressantes du devoir de député, devoir qui nous oblige à discuter et à examiner consciencieusement toutes les propositions qui nous sont apportées pour formuler ensuite les observations qu'elles suggèrent.

C'est ce que je désire faire aujourd'hui. Je vous demande donc un peu de cette bienveillante attention que vous ne refusez jamais aux minorités, et en retour je vous promets de faire tous mes efforts pour ne pas abuser de votre patience.

La loi que nous discutons porte au plus haut degré l'empreinte de la précipitation qui a présidé à son élaboration. Par son but même, et surtout par les moyens qu'elle adopte pour l'atteindre, elle est condamnée à demeurer toujours une loi d'exception, c'est-à-dire une loi qui ne s'inspire pas des principes du droit permanent, mais qui est une concession à des besoins de circonstance auxquels les juristes sévères refusent absolument de céder. Cette précipitation vous expliquera pourquoi la rédaction de cette loi, dans plusieurs de ses parties est restée confuse et manque de clarté, pourquoi vous retrouvez dans son texte des répétitions qui auraient certainement disparu, si nous avions eu le temps nécessaire pour tenter la systématisation des principes qui y sont inscrits. Nous n'avons pu éclaircir plusieurs de ses articles, parce que, je le répète, le temps ne nous a pas permis d'en mûrir et d'en préciser le sens et la portée. A une distribution défectueuse de ses parties le projet ajoute la complication de matières étrangères à son objet et dont le titre de la loi ne permet pas de soupçonner la présence. Même après les déclarations de l'honorable président de la commission, il n'est peut-être pas inutile de rappeler — ne fût-ce que pour en éviter le retour — la hâte extraordinaire avec laquelle la commission de notre conseil a dû préparer son travail; c'est seulement au mois de novembre dernier que le conseil fédéral arrêta les termes de son message et de son projet. Le bureau du conseil des états composa immédiatement la commission chargée de les examiner avec une très grande complaisance, qui du reste a été ratifiée à la première séance de la session par l'unanimité des membres de ce conseil. Pour ma part, c'est le 21 novembre que je reçus le message français. Peu de jours après, nous nous réunissions à Berne pour entreprendre notre ouvrage. Mais rien ne fut mis à notre disposition. Aucune espèce de dossier ni de documents n'existaient, ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le déclarer l'autre jour. Les travaux accomplis, les rapports rédigés par la commission spéciale d'experts convoquée cet automne à Montreux et auparavant à Rapperswil, ne nous furent

pas communiqués, en sorte que nous avons dû nous passer d'instructions et de renseignements spéciaux et techniques. La première lecture du projet de loi, nous en fit comprendre toutes les difficultés. Elles surgissaient à chaque article, nous eûmes le sentiment qu'il serait fort difficile de mener à bonne fin une entreprise de pareille importance en quelques jours seulement. Ne risquions-nous pas d'engager fortement notre responsabilité en nous contentant d'un examen superficiel et rapide. Du reste un mémoire des cinq grandes compagnies était annoncé et nous souhaitions que le département fédéral des chemins de fer voulût bien nous éclairer avant le jour des débats sur la valeur des objections qu'il présenterait.

Après cette première consultation entre nous, nous nous réunîmes de nouveau au commencement de la session actuelle.

L'hésitation continua et une réelle inquiétude s'empara de plusieurs d'entre nous qui se demandèrent s'il n'était pas impossible de rapporter dans cette session. Cependant, d'autre part, une insistance très vive nous arrivait de l'administration fédérale. Le conseil fédéral jugea même nécessaire d'écrire au conseil des états une lettre au sujet de laquelle je me suis permis d'exprimer franchement mon sentiment lorsque lecture nous en fut donnée.

Nous avons donc fini par déférer au vœu formulé et aux sollicitations dont nous étions entourés, sans avoir pu obtenir la réponse promise du conseil fédéral au mémoire que venaient de publier les cinq grandes compagnies de chemins de fer. En 1883, cependant, le conseil fédéral avait trouvé convenable de répondre par écrit aux griefs articulés par les compagnies à l'occasion de la présentation de la première loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer à l'assemblée fédérale.

Tel est l'historique de la procédure de notre commission. C'est donc en moins de trois ou quatre semaines qu'une loi qui touche aux intérêts les plus considérables de la Suisse, a été bâclée. Est-ce un tour de force? Est-ce un miracle? Je ne me prononce pas, mais je crois qu'il serait difficile de trouver en Europe un autre parlement qui fût allé si vite en besogne, même au risque d'encourir le reproche d'indocilité envers le pouvoir exécutif.

Quoique précipité, ce travail a produit cependant quelques résultats incontestables. La loi n'est pas sortie de nos délibérations sous la forme primitive que revêtait le projet distribué par le conseil fédéral. Je reconnais très volontiers que des améliorations profondes ont été réalisées, que tous les membres de la commission ont été animés d'un égal désir d'arriver à une conciliation, à une entente et qu'avec la plus grande et la plus parfaite loyauté, M. le président de la Confédération a cherché, dans la mesure du but qu'il poursuit, le moyen de donner satisfaction aux réclamations soulevées. Mais malgré ces améliorations, malgré ces progrès accomplis, nous sommes encore en présence d'une loi imparfaite, parce que nous avons été impuissants à tirer des conclusions justes de prémisses absolument erronées, des conséquences juridiques d'un principe initial entaché d'erreur.

Se trouvera-t-il un jour un homme pour écrire l'histoire des chemins de fer en Suisse? Un écrivain assez hardi pour pénétrer dans le dédale des messages, rapports, projets de loi, consultations, etc.,

qui enveloppent et obscurcissent toute cette question des chemins de fer chez nous? Un auteur qui parvienne à s'orienter au milieu de toutes ces routes entrecroisées et qui nous présente un récit complet et fidèle? Je crois qu'une telle oeuvre accomplie objectivement par un historien fortement documenté, arriverait au résumé sommaire que voici:

«Lorsque la merveilleuse invention des chemins de fer fut connue en Suisse — il y a bientôt un demi-siècle, — et qu'on examina les moyens d'utiliser la précieuse découverte de l'ingénieur Stephenson qui annonçait une transformation totale de notre outillage de transport et promettait de répandre la prospérité dans les contrées où les lignes seraient construites, les pouvoirs publics de la Confédération témoignèrent une grande méfiance! On ne savait pas, en effet, quel avenir était réservé à cette admirable nouveauté scientifique. On se demandait, non sans quelque scepticisme, si les résultats financiers répondraient aux espérances qu'elle avait fait naître. Cette industrie nouvelle était-elle viable? Comme il y avait des risques à courir, les pouvoirs de la Confédération en laissèrent entièrement le poids à l'initiative privée. Le capital privé, la petite épargne suisse, créa notre réseau national. Inutile de rappeler les années de vraies misères, les phases pénibles, hérissées de difficultés, qu'il fallut traverser. Mais pas inutile de dire que pendant toute la période de pertes et de soucis, aucune aide quelconque ne vint des autorités fédérales aux compagnies de chemins de fer, aucune main secourable ne fut tendue au capital engagé, à l'épargne compromise, pour diminuer les désastres. Non, aussi longtemps que dura la période de danger, l'initiative privée fut abandonnée à elle-même, mais le jour où l'on aperçut à l'horizon une lueur d'aurore annonçant des temps meilleurs, le jour où l'on comprit que les années maigres pouvaient être suivies d'années grasses, les sentiments officiels changèrent. Les hommes courageux qui se trouvaient à la tête des entreprises de chemins de fer, qui, par leur énergie, avaient triomphé des difficultés et les avaient surmontées, entendirent alors parler des droits de l'état, d'une prise de possession du réseau par la Confédération, d'une nationalisation des chemins de fer. Ils entendirent aussi de véhéments orateurs, oublieux des services rendus et des sacrifices consentis, confondre dans une même réprobation publique ceux qui, à la première heure, avaient versé leur argent pour doter le pays de son réseau actuel et les infâmes spéculateurs de la bourse!

Voilà le résumé rigoureusement exact de l'histoire des chemins de fer suisses. Histoire lamentable! je ne veux pas la juger, mais je ne puis me défendre contre un douloureux étonnement lorsque je vois à quel point l'on a oublié un passé récent et qu'il semble qu'on n'ait jamais connu l'origine des chemins de fer en Suisse.

L'idée du rachat dont on parle sans cesse maintenant, qui, ainsi que je l'ai dit, n'est apparue qu'avec les beaux jours, cette idée on l'agite dans les conseils et dans la presse beaucoup plus que dans le grand public. Notre parlement suisse comme tous les autres corps législatifs du monde a le bonheur de posséder des hommes qui se sentent spécialement inspirés, qui se croient la mission de devancer l'opinion publique, d'en être les avant-coureurs attirés, et qui s'ingénient à discuter des

questions qui ne sont pas encore posées dans la population. Ces prophètes mirent en avant, il y a plus de quinze ans, l'idée du rachat des chemins de fer. L'année 1883 a marqué la première étape de leur activité; à ce moment la question du rachat dut être examinée. Vous n'avez qu'à parcourir les volumineux rapports et messages rédigés à cette époque, pour voir les opinions qui étaient alors en cours. On déclara en fin de compte qu'il n'y avait pas lieu de racheter les lignes exploitées parce que le prix à payer était trop élevé et qu'il fallait trouver une autre base que celle inscrite dans les concessions. Dès lors, la politique ferrugineuse se poursuivit sous des aspects assez compliqués et divers.

Le premier contact avec le peuple suisse eut lieu en 1891, à l'occasion du rachat du Central. Qui pourrait avoir oublié l'effondrement qui engloutit le projet grandiose que les chambres avaient adopté. Ce fait historique comportait des enseignements bien que l'on paraisse les méconnaître. Donc, lorsque pour la première et unique fois, on a proposé au peuple de racheter les chemins de fer, il a énergiquement refusé.

La ténacité est une qualité suisse, c'est quelquefois même une vertu, mais elle prend aussi un autre nom lorsqu'elle cherche à entretenir l'agitation autour de questions définitivement tranchées. C'est à cette ténacité, que vous appellerez comme vous voudrez, que nous devons ces jours-ci la résurrection du monopole des allumettes malgré l'échec significatif qu'il subit à la votation populaire; c'est grâce à cette ténacité que plusieurs lois furent représentées et finirent par passer à cause de la lassitude du peuple, lassitude sur laquelle nous ferions bien de ne pas trop compter, car elle pourrait faire place à un autre sentiment.

Or le lendemain du rejet de la proposition de rachat du Central, il se trouva des gens qui, s'inspirant de la maxime française: «Le roi est mort, vive le roi!», s'écrièrent: Le rachat est enterré, vive le rachat! Sans doute, il eût été imprudent de le représenter sous la forme qui avait déplu au peuple, c'est pourquoi on rechercha un autre moyen que l'achat d'actions. On se dit qu'il fallait préparer une législation spéciale pour atteindre le but désiré. La mise en mouvement de l'appareil législatif et l'invocation du secours de la constitution sont ordinairement efficaces parce qu'ils en imposent par leur caractère solennel.

Mais en préparant cette législation on se rendit compte que le rachat était avant tout une opération financière considérable et que les ressources de notre pays auraient probablement de la peine à la réaliser d'une manière avantageuse. On se préoccupa donc tout de suite des moyens de diminuer l'importance pécuniaire du rachat et c'est cette recherche qui aboutit au projet que nous discutons et au message qui l'accompagne. Je dirai, en passant, que je regrette le ton de ce message, dans sa traduction française tout au moins. Il contraste fortement avec le langage des compagnies de chemins de fer qui a su rester parfaitement modéré sans cesser d'être ferme. En effet, le lecteur impartial de ce message en reçoit l'impression que les administrations de chemins de fer sont entre les mains de gens incapables pour ne pas dire malhonnêtes.

Que dit-il ce message? Que la loi nouvelle se propose trois buts principaux: le premier de contraindre — ce mot revient fréquemment — les compagnies à établir leur comptabilité par lignes distinctes: «les circonstances commandent impérieusement d'astreindre ces entreprises, de par la loi à établir leurs comptes selon ce mode...»

Certains réseaux de compagnies se composent en effet de diverses lignes dont les concessions ont été obtenues à des époques diverses. Le Nord-Est est dans ce cas. Ces compagnies ne peuvent pas établir leur comptabilité sur des bases différentes de celles fixées dans leurs concessions. La Confédération veut qu'à l'avenir une comptabilité séparée, particulière, soit établie pour chacune de ces lignes, ce qui fera 15 ou 20 comptabilités pour la compagnie du Nord-Est. Cette prétention est toute nouvelle dans les sphères de l'administration fédérale, car autrefois, lorsque le Jura-Simplon était encore divisé en deux réseaux indépendants et que la Suisse Occidentale existait d'une façon indépendante, le département fédéral avait exigé que cette compagnie ne fit plus de distinction entre les diverses parties de son réseau et qu'elle n'établît pas des comptes spéciaux d'après les concessions diverses de ses lignes. Plus tard, la règle d'unité de la comptabilité fut proclamée par la Confédération lorsqu'elle approuva la fusion de la Suisse occidentale et du Jura-Berne; à ce moment on imposa à la compagnie nouvelle du Jura-Simplon une seule et même comptabilité ne faisant plus de distinction entre les différentes parties du réseau.

J'ai donc le droit de dire que nous sommes aujourd'hui en présence d'un changement de doctrine et que la règle nouvelle était autrefois condamnée par le département fédéral des chemins de fer. Si je voulais aller plus loin dans cette ordre d'idées, je rappellerais que lors de l'acquisition du Central qui avait plusieurs concessions sans comptes spéciaux, le conseil fédéral n'a pas considéré cette pluralité comme un obstacle à son projet d'achat. Aujourd'hui on veut astreindre le Nord-Est et les autres compagnies, sauf le Jura-Simplon, à créer une comptabilité difficile qui nécessiterait un travail presque impossible à établir et à tenir. Où en est l'utilité? Pourquoi ce surcroît de besogne? Quand il s'agira d'acheter le Nord-Est le prendra-t-on par fractions ou le prendra-t-on dans son ensemble sur les résultats généraux, d'après les conditions générales de son exploitation? On ne dira pas: prenons telle partie et laissons telle autre! Le travail que vous imposez aux compagnies est donc absolument superflu; il nécessitera de grandes dépenses, beaucoup de travail, et ne servira à rien.

Le second but du projet de loi est expliqué comme suit dans le message: «Il permet de trancher, selon un mode faisant règle pour le rachat, toutes les contestations existantes et celles qui pourraient encore surgir. A ces fins, il oblige les entreprises de chemins de fer à établir, en outre, des comptes et bilans que toutes les autres sociétés anonymes doivent également tenir et tiennent sur l'ensemble de leur entreprise (ces comptes comprennent aussi des éléments accessoires qui, pour le rachat ne sont pas pris en considération), des justifications spéciales du produit net et des dépenses de premier établissement, justifications à

faire en conformité des concessions, c'est-à-dire à restreindre à la ligne faisant l'objet du rachat. »

En un mot, ce que l'on nous propose c'est d'obliger les compagnies à fournir d'une manière permanente et régulière la justification de toutes leurs dépenses et leurs recettes. C'est fort bien, mais il n'y a rien là de nouveau. Cette obligation existe depuis 12 ans!

Dès lors, que nous demande-t-on qui soit devenu nécessaire et qui ne cadre pas avec la pratique actuelle de l'administration fédérale elle-même? Celle-ci possède un droit d'ingérence complet dans les exploitations de chemins de fer, elle les contrôle et croyez bien qu'elle fait un très large usage de tout ce droit d'enquêtes et d'informations. Donc, quand on nous dit que la loi de 1895 a pour but d'obliger les compagnies à justifier leurs recettes et leurs dépenses, on ne fait que rappeler ce qui se trouve déjà dans la législation existante. La sanction a-t-elle manqué? Le conseil fédéral a refusé son approbation à des comptes annuels lorsqu'ils n'étaient pas accompagnés d'une justification suffisante. Que voulez-vous de plus? Comment accroître encore les compétences du département fédéral des chemins de fer?

Le troisième but indiqué par le message est le suivant :

« . . . Cette loi de plus a pour but de remédier aux défauts et de combler les lacunes que la pratique a constatées dans la loi jusqu'ici en vigueur; tout en prenant spécialement en considération le rachat, elle sauvegarde les principes d'une bonne administration et d'une saine gestion financière. »

Tout cela est un peu vague! Belles déclarations de principe, mais qui exigent un peu de précision, et nous allons sans doute trouver dans le message des considérations à l'appui de ce troisième but qu'on nous présente comme une nouveauté.

Je continue donc ma lecture et je trouve ceci : « . . . Nous nous abstenons d'entrer dans les détails et nous contentons d'expliquer, en termes généraux, pourquoi la révision de la loi en vigueur est devenue nécessaire et urgente. »

Le troisième but reste ainsi absolument énigmatique! J'entendais tout à l'heure notre honorable président de la commission, M. von Arx, affirmer que la loi nouvelle est préparée dans l'intérêt des compagnies. C'est, n'est-ce pas, singulier que, devant de si bonnes intentions, les compagnies résistent encore. Hélas! il est donc bien difficile de faire le bonheur des gens malgré eux! Cette bonne administration dont vous parlez, mais nous la possédons déjà aujourd'hui. A plusieurs reprises, le conseil fédéral a rendu un sincère hommage aux services des hommes qui se sont consacrés et dévoués à l'établissement et au développement des réseaux suisses. Si ces réseaux sont en bon état, c'est précisément grâce à la bonne administration actuelle. Ne serait-il pas injuste de prétendre que les administrations des chemins de fer ont laissé périliter en leurs mains une force nationale aussi importante que celle des moyens publics de transports.

Et quant à la saine gestion que vous voulez sauvegarder, mais nous la possédons. Du reste, chaque année vous l'approuvez; tous les comptes sont soumis à l'assemblée générale des actionnaires, et celle-ci ne peut avoir lieu qu'après un examen

préalable par le département fédéral des chemins de fer.

Au surplus vous approuvez les comptes depuis 12 ans, c'est que vous en avez été satisfaits. Il ne faut donc pas prétendre que la loi de 1895 est destinée à venir au secours des compagnies pour rétablir chez elles une bonne administration, assurer une bonne gestion financière.

Voilà les trois buts indiqués par le message pour motiver le projet de loi qu'il nous soumet, et je répète que les législations précédentes les ont déjà poursuivis et atteints, qu'il n'y avait dès lors pas lieu d'élaborer une nouvelle loi, parce que les règles posées en 1883 sont largement suffisantes.

En effet, le législateur fédéral de cette époque a posé trois ou quatre principes généraux qui ne diffèrent pas de ceux que vous prétendez établir aujourd'hui.

L'art. 2 de la loi de 1883 définit ce qu'on doit entendre par actif social et frais d'établissement. Le compte d'établissement est ainsi précisé et déterminé :

Après l'ouverture de l'exploitation, des installations complémentaires ou même nouvelles peuvent devenir nécessaires. Leur coût sera ajouté au compte de construction, s'il en est résulté une augmentation ou une amélioration de l'actif. Des réserves spéciales sont en outre prévues pour faire face à l'entretien et aux réfections. Les deux époques, antérieure et postérieure à l'ouverture du service, sont ainsi réglées. Enfin l'art. 5 dit que tous les comptes et bilans annuels sont soumis avant l'assemblée générale des actionnaires au conseil fédéral qui examine s'ils répondent aux dispositions de la loi et aux statuts des compagnies. A cet effet, ajoute expressément cette loi, il a le droit de prendre connaissance de toutes les pièces relatives à la gestion et de faire toutes les recherches nécessaires.

Est-ce que vous ne pensez pas qu'une réglementation de cette étendue est absolument suffisante pour armer le conseil fédéral et lui permettre de redresser les erreurs qui pourraient se glisser dans l'administration et l'exploitation des sociétés de chemins de fer?

La loi de 1883 répond donc amplement à tout ce qu'on demande aujourd'hui. Depuis 1883 la loi a été strictement appliquée. En outre, les compagnies présentent chaque année au département fédéral des chemins de fer des cahiers très volumineux, semblables aux deux que j'ai là et qui sont in folio de 70 à 80 pages, dans lesquels sont énumérés en détail et avec devis tous les travaux que doivent exécuter les chemins de fer. Les dépenses n'y sont pas simplement chiffrées en bloc, dans une somme générale, elles sont au contraire indiquées jusque dans leurs plus minutieux décomptes; calculées en francs et centimes. Sur le vu de ces tableaux, le département fédéral des chemins de fer fait un travail de contrôle de son côté et indique quelles sont les sommes, selon lui, qui doivent être retranchées du compte de construction ou y être définitivement portées. Ces réponses motivées très détaillées servent à déterminer d'une manière exacte le montant des comptes de construction.

Depuis la mise en pratique de la loi de 1883, toutes les justifications que vous réclamez ont été fournies, minutieusement examinées, et le département fédéral des chemins de fer a ensuite statué, non seulement sur les comptes d'exploitation an-

nuels, mais encore sur des comptes plus importants, c'est-à-dire sur les sommes qui devront être remboursées en cas de rachat. L'économie de la loi encore en vigueur est donc complète. A cette époque le conseil fédéral, dans son message aux chambres fédérales, s'exprimait ainsi quant aux conséquences de sa nouvelle législation :

« Il résulte que les cinq compagnies de chemins de fer dont il s'agit évaluent les lignes prises en considération dans les tableaux dressés par le département des chemins de fer, au moins 70 millions de francs trop haut ou, en d'autres termes, qu'abstraction faite des amortissements réalisés par l'une ou l'autre d'entre elles et sous réserve de tous résultats ultérieurs que pourrait fournir un examen approfondi, la fortune de ces lignes comporte 70 millions de francs de moins que n'accusent les bilans des compagnies. »

Or qu'est devenue cette prévision? Qu'a fait le département fédéral des chemins de fer ou plutôt le conseil fédéral?

Armé de la loi de 1883, il a repris et épluché soigneusement les détails de tous les comptes de premier établissement des compagnies, et il est arrivé, dans la même année 1883, à doubler presque la somme de 70 millions qu'il avait indiquée aux chambres fédérales comme étant la moins-value à déduire. Et il a imposé aux compagnies l'obligation d'amortir non pas 70 millions, mais fr. 128,504,774.

Ce fait ne montre-t-il pas que le département fédéral des chemins de fer a en sa possession et depuis longtemps, non-seulement les comptes annuels, dépenses et recettes, frais d'exploitation, mais encore tous les renseignements sur la valeur réelle de l'actif des sociétés.

Que pouvons-nous y ajouter de plus? Le dossier fédéral est complet.

Il remonte à 12 ans en arrière est s'est augmenté chaque année depuis l'entrée en vigueur de la loi sur la comptabilité. Ce n'est pas tout. Cette loi a donné naissance à la jurisprudence du tribunal fédéral qui constitue maintenant une règle juridique. De nombreuses questions ont surgi à propos du fait de savoir si telle ou telle dépense devait être portée au compte de construction ou au compte d'exploitation. Et de nombreux arrêts ont été rendus, qui ont tranché définitivement les principes directeurs. Cette jurisprudence est acquise aujourd'hui, elle constitue notre loi, notre règle pratique. Or si vous modifiez la loi de 1883, cette jurisprudence deviendra absolument inutile. Le but réel de la loi qui nous est proposée n'est pas celui indiqué dans les déclarations du message que j'analysais tout à l'heure. Non! Il ne s'agit pas de doter les compagnies de chemins de fer d'une meilleure gestion financière, de les obliger à tenir des comptes spéciaux selon les lignes et les concessions.

Une seule chose est le véritable objectif de la loi, c'est la préparation du rachat. Nous sommes arrivés en réalité à la première étape du rachat projeté des chemins de fer suisses; la loi proposée est une première tranchée pour dresser le siège des compagnies, nous établissons la première parallèle d'approche. Car ce que l'on veut — et c'est répété à plusieurs reprises dans le message, c'est la préparation d'un rachat dans les conditions les plus économiques et les moins onéreuses par la Confédération.

La question est donc posée, traitons-la en elle-même, voyons dans quelles conditions on pourra présenter le rachat au peuple, mais ne lui apportons pas successivement les morceaux d'une oeuvre qui doit être jugée dans son ensemble.

L'opération du rachat du réseau actuel serait peut-être l'affaire la plus colossale que la Suisse ait jamais accomplie. Elle nécessite trois choses: 1<sup>o</sup> Une loi constitutionnelle, car l'art. 26 de la constitution fédérale de 1874 ne donne pas les compétences nécessaires; 2<sup>o</sup> un plan financier qui indique exactement le montant de la dépense à faire et les moyens de nous procurer les ressources destinées à y faire face; 3<sup>o</sup> enfin une loi d'exploitation. Nous ne pouvons pas nous présenter devant le peuple sans lui dire comment l'intérêt public sera servi, lorsque l'état exploitera lui-même les lignes. Aujourd'hui nous savons ce que nous possédons, mais nous ignorons ce que sera l'avenir. On se contente du mot sommaire de rachat qui doit tout dire. On décote, il est vrai, l'opération du nom plus grandiose et plus politique de nationalisation des chemins de fer. Mais ce qui nous intéresse davantage serait de savoir comment les citoyens suisses seront traités, lorsque les chemins de fer seront administrés par la Confédération? On devrait, à cet égard, consulter un peu l'expérience des autres pays. Dans plusieurs contrées avoisinantes existent des réseaux d'état. Depuis longtemps déjà nous demandons communication des résultats de ces exploitations, nous l'attendons encore. Nous connaissons cependant les expériences que fait en ce moment l'empire d'Autriche, qui est en train de dévorer son second milliard de déficit sur l'exploitation des chemins de fer!

Comment nous mettrons-nous en Suisse à l'abri d'un semblable danger? Est-ce que la Confédération, comme tout état du reste, n'exploitera pas d'une manière plus coûteuse que l'industrie privée? Le commerce trouvera-t-il quelque avantage réel à voir les chemins de fer centralisés entre les mains de la Confédération, les tarifs seront-ils abaissés? Aujourd'hui l'intérêt des compagnies est lié à celui de leurs clients, parce qu'elles cherchent à attirer toutes les marchandises sur leurs lignes par des réductions de tarif et des concessions. Le même intérêt existera-t-il lorsque la Confédération exploitera tous les chemins de fer? Les réclamations des particuliers sont écoutées à l'heure actuelle, et s'il y a contestation, on va devant les tribunaux qui ne sont pas enclins à donner raison aux compagnies, mais sont au contraire généralement sévères envers elles. Le jour où le négociant aura à réclamer une détaxe, à faire constater une avarie de marchandises, contre qui devra-t-il plaider quand la grande nationalisation aura été réalisée? Contre le Jura-Simplon, contre le Central? Non plus! Contre la Confédération, c'est-à-dire contre le pouvoir le plus puissant du pays. Croyez-vous que le commerce trouvera un avantage sérieux à ce changement de la personne du défendeur? Et le contrôle de l'exploitation des lignes, celui de la gestion qui à l'heure actuelle est assuré par l'administration, qui le fera plus tard lorsque la Confédération se sera mise à la place de ceux qu'elle contrôle aujourd'hui? Qui contrôlera les contrôleurs, lorsque contrôleurs et contrôlés seront une seule et même administration?

Avec l'exploitation des chemins de fer par l'état,

c'est le fonctionnarisme et la hiérarchie bureaucratique qui se développera. L'employé de chemins de fer devenu fonctionnaire de l'état, n'a plus les mêmes vues, il n'a plus le même stimulant à remplir son devoir que l'employé d'une compagnie privée. Tout cela est important et exige des explications et il n'est pas possible d'entreprendre la grande opération du rachat sans être au clair sur la façon, dont les choses se passeront plus tard.

Trois moyens nous étaient offerts pour le rachat:

1° La voie amiable, par une entente entre les compagnies et la Confédération. Ce moyen basé sur l'équité eut été bien vu de la population. Il suppose des négociations que les compagnies seraient toutes prêtes à nouer. On n'a rien fait dans cette voie, on n'a même pas tenté d'y entrer!

2° Le rachat du réseau des chemins de fer sur la base des prix fixés dans les concessions. C'est le moyen contractuel et juridique, légal, qui nous est offert par les conventions. On n'a rien fait dans ce sens!

3° L'expropriation judiciaire. Moyen dur, excessif, mais légal. On n'a rien fait encore dans cette voie!

On a imaginé autre chose, ce que j'appellerai l'expropriation par pression sans intervention de la justice pour sauvegarder les intérêts des défenseurs. L'état, se renfermant dans toute puissance, répète le mot: «Quia nominor leo».

On nous présente, en effet, une loi qui a un double objet. Diminuer le prix du rachat en abaissant les comptes d'établissement, en supprimant des dépenses qui ont été réellement effectuées, mais qui ne correspondent pas à une contre-valeur déterminée. Puis charger les dépenses annuelles en augmentant les comptes d'exploitation, ainsi que l'amortissement qui doit se faire. On arrivera ainsi à diminuer l'unité de rendement annuel, et comme c'est ce rendement qui, multiplié par 25, doit indiquer le capital à verser par le racheteur, vous entrevoyez le bénéfice qu'il obtient.

En amoindrissant le solde net de chaque exercice on réduit dans une forte proportion le capital à déboursier. C'est très clair.

Un procédé pareil est certainement admirable, très habile, et celui qui l'a découvert mérite à coup sûr la récompense d'une telle ingéniosité. Je m'attendais cependant à ce que l'on indiquât d'autre part, dans l'actif des compagnies, la plus-value résultant des services créés, l'augmentation certaine de la valeur des terrains, la prospérité des contrées traversées, mais on a laissé de côté cette contrepartie! Un particulier soucieux de sa réputation en aurait agi autrement, mais entré la Confédération et les compagnies, ces procédés sont admis! Tant pis!

Il suffit que l'état veuille remanier unilatéralement, sans même aviser les intéressés, sans les consulter, sans leur dire ou leur annoncer même qu'il se propose telle ou telle modification des concessions, qu'il entend changer toutes les clauses que les compagnies pouvaient considérer comme, un bouclier de défense, pour que l'autorité de l'état étant reconnue, on s'incline devant elle.

Eh bien, je vous en fais l'humble aveu: Une semblable procédure est de nature à blesser profondément les sentiments de justice innés dans le coeur de chacun de nous. Je crois qu'elle va à fin contraire de nos aspirations naturelles, de ce que nous considérons comme devant constituer notre

droit juridique national, et nous ne pouvons la laisser passer sans protestation.

Lors du débat sur la Banque d'état, un député s'écriait dans cette salle, il y a peu de jours:

«Genève fait toujours de l'opposition, mais Genève n'est pas la Suisse!» Ah! si nous avions eu la moindre illusion à cet égard depuis longtemps, elle se serait envolée, dissipée, à l'occasion des discussions économiques récentes. Genève n'est pas la Suisse, c'est parfaitement vrai, mais soyez sûrs que nous sommes de loyaux confédérés et que nous ne croyons pas excéder notre droit, lorsque nous demandons qu'on veuille bien écouter nos franches observations. Nous avons à coeur de contribuer à la prospérité commune de la patrie suisse, en faisant prévaloir toutes les règles et tous les principes de nature à la faire respecter et honorer au dehors. Genève n'est pas la Suisse! Mais si vous consultez les tableaux comparatifs des résultats des votations fédérales, référendaires et constitutionnelles, vous constaterez que dans la plupart des cas, Genève a voté avec la majorité des cantons, en faveur des lois proposées par les pouvoirs fédéraux. Genève n'est pas la Suisse! C'est vrai! Nous demandons cependant qu'on tienne compte de nos habitudes, de nos libertés économiques, de notre passé, de notre pratique libérale en matière économique et sociale. Ne serait-il pas humiliant pour nous de voir, au-delà des frontières, nos voisins français jouir d'institutions plus libérales que les nôtres? Ne serait-il pas humiliant de les entendre nous demander en quoi la Suisse démocratique que l'on vante tant est supérieure à la France aux origines monarchiques, mais devenue républicaine?

Non, nous ne cesserons de vous supplier d'éviter le retour des nombreuses fautes commises, en matière de chemins de fer, depuis 15 ans. Voulez-vous des preuves de ces fautes? Les essais financiers tentés jusqu'à présent, tant au Nord-Est, au Central, qu'au Jura-Simplon ont échoué misérablement, parce qu'on a voulu sortir de la ligne droite qui est le respect pur et simple des concessions.

Permettez-moi de citer des chiffres à l'appui de ce que j'avance. En 1883, la Confédération pouvait racheter sur la base des concessions le chemin de fer du Central, et le payer fr. 550 par action. Un orateur, genevois celui-là — ce qui prouve bien que nous ne faisons pas de l'obstruction ou de l'intransigeance —, M. Chenevière, dont vous savez tous les compétences étendues, proposa au conseil national d'acheter le central à ce prix de fr. 550 par action. Sa proposition fut cependant rejetée à la majorité de 8 voix. Pourquoi? Parce qu'on espérait alors que la loi nouvelle sur la comptabilité des chemins de fer permettrait d'abaisser encore davantage le prix d'acquisition des actions, prix qu'on trouvait beaucoup trop élevé. Que s'est-il passé depuis? Huit ans après, en 1891, on est venu nous proposer d'acheter ce même chemin de fer au prix de fr. 1000 par action, soit fr. 450 de plus. Ces fr. 1000 devaient être payables en rente fédérale de 3 %, c'est-à-dire fr. 30 par ans. Le peuple avec son bon sens a trouvé le marché mauvais et l'a repoussé. Il a eu raison, car le dividende du Central a été en moyenne, pendant les quatre dernières années qui viennent de s'écouler, de fr. 24.30 seulement.

En sorte que si en 1891 nous avions cédé à l'entraînement du conseil fédéral, nous aurions perdu

annuellement pour chaque action fr. 5.70. Et en outre, les actions étant cotées actuellement à fr. 665, le capital engagé subirait une perte de fr. 335 par action.

Ainsi, en ce qui concerne le Central, la première fois, en 1883, nous avons manqué une bonne affaire parce que nous espérions la faire encore meilleure, et en 1891, on nous en a proposé une détestable, qui a été heureusement repoussé par le peuple.

Voilà l'histoire exacte du premier contact financier de la Confédération avec le Central.

Voulez-vous que nous parlions du Nord-Est? Les mêmes errements se retrouvent. M. Fierz-Landis désirant mettre fin à la lutte sans trêve engagée depuis de nombreuses années entre la Confédération et cette compagnie, proposa en 1888 le rachat des titres du Nord-Est au prix de fr. 500, payables en 3 1/2 % de rente fédérale, soit fr. 17.50 par an. Cette opération fut sur le point d'aboutir, mais le conseil fédéral, au dernier moment, hésita et finit par opposer un refus. Or, ces actions que nous aurions pu acheter contre le paiement d'une rente de fr. 17.50 ont produit depuis 1889 jusqu'à dernièrement un dividende qui oscille entre fr. 25 et fr. 30. De plus, ces mêmes actions qu'on devait payer au capital de fr. 500 sont actuellement cotés à fr. 650. Vous voyez ce qu'on a perdu.

Faut-il parler du Jura-Simplon? En 1890, la Confédération acheta 77,000 actions à fr. 600; aujourd'hui, ces actions perdent fr. 40 à fr. 50 par titre et la Confédération paie à son prêteur d'argent fr. 20 de rente. Or, elle a reçu en 1891 fr. 12, en 1892 fr. 7.50, en 1893 fr. 20, en 1894 fr. 22.50 de dividende, ce qui équivaut pour elle à une perte d'environ 1 1/2 millions de francs pour ces quatre dernières années.

Voilà les trois tentatives financières faites par la Confédération en vue du rachat des chemins de fer.

N'est-ce pas instructif? N'est-on pas disposé à rechercher quelles sont les causes de semblables errements? Il serait facile de s'en rendre compte, si le temps ne nous était pas trop mesuré. Il est évident que l'erreur fondamentale de ceux qui préparent un projet de loi de la nature de celui qui nous est soumis est de vouloir absolument se passer de l'expérience et des conseils des hommes d'affaires sérieux, d'éprouver une véritable répugnance à recourir aux services de gens qui s'occupent exclusivement des questions financières. On prétend tout faire sans eux, même au risque de tout faire contre eux! On prétend vouloir régler tout théoriquement; on considère les affaires de ce monde comme des théories dans lesquels le droit et les faits contingents n'occupent aucune place.

Je pourrais parler aussi des désastres de l'épargne suisse, traquée de toutes parts et qui a dû céder devant une spéculation étrangère effrénée qui irrite si fort certaines personnes qui approchent de près l'autorité fédérale. Mais, vous savez tout cela et il est inutile d'insister, les constatations officielles sont éloquentes.

Examinons plutôt les conséquences de la nouvelle loi.

La première sera de troubler tout le marché financier suisse et en même temps de jeter l'alarme en dehors, l'incertitude sur notre crédit. Le patriotisme ne nous permet pas de nous attarder à des menaces prononcées hors de notre frontière, mais

il faut bien reconnaître que dans une certaine mesure les étrangers peuvent se montrer soucieux. Vous n'avez qu'à jeter les yeux sur le Gothard. La ligne du Gothard a été établie avec des subsides internationaux s'élevant à fr. 50 millions. Ce ne sont pas des subventions à fonds perdus. Il est stipulé au contraire que lorsque les produits nets de l'exploitation permettront de distribuer aux actions ordinaires un dividende excédant 7 %, les états étrangers subventionnants toucheront la moitié de ce bénéfice. C'est en vertu de cette cause qu'en 1894 on a versé fr. 200,000 aux états allemand, italien et à la Confédération. Il est donc de toute importance pour ces états de savoir comment on calcule le produit net annuel des lignes, puisque de la façon dont les comptes seront dressés dépendra l'existence ou la non-existence d'un dividende. Si vous chargez le compte d'exploitation d'amortissements qui devraient aller au compte de construction, vous diminuez nécessairement les recettes, et par conséquent vous diminuez aussi le profit que doivent encaisser les intéressés.

Ah! je sais bien que tout ce qui touche de près aux finances et tout ce qui est actionnaire — et pour ma part j'ai le bonheur de ne pas l'être — est mal vu dans certaines sphères. L'actionnaire! on est prêt à lui crier avec le fabuliste: « Haro sur le baudet! » C'est l'être qui doit porter tous les fardeaux des péchés d'Israël, l'être taillable et corvéable sans merci!

Est-ce en Suisse, qu'on devrait tolérer un pareil langage? Je comprends que dans d'autres pays qui n'ont pas par devers eux une longue éducation démocratique, des excitations et des divisions de ce genre puissent éclater entre les différentes catégories de citoyens, mais ces attaques envieuses devraient au moins nous être épargnées. La population suisse, dans son ensemble, est honnête, travailleuse; elle gagne laborieusement sa vie de chaque jour. Si elle parvient à réaliser une petite épargne, est-ce que vous l'empêcherez de la placer comme elle l'entend? Mais l'épargne que nous constituons, nous lui donnons la forme de propriété la plus usitée dans la contrée que nous habitons. Dans les cantons agricoles, elle se transformera en un achat de fonds de terre ou de têtes de bétail. Dans les cantons industriels, elle servira au contraire à enrichir l'outillage et à le perfectionner, à acquérir des métiers. Dans les cantons commerçants, à acheter des marchandises à se procurer des approvisionnements, et dans les cantons financiers dont la fortune repose éminemment sur de sages principes économiques, l'épargne devient des actions négociables.

Mais ne vous y trompez pas, ces formes diverses de l'épargne suisse ne sont que les faces différentes d'une seule et même idée, d'un seul et même droit.

Soyez donc sûrs d'une chose, c'est que si vous vous accoutumez à laisser attaquer les petites actions de chemins de fer, le jour viendra où les autres formes de la propriété seront également menacées et ébranlées. Ce sera alors le tour du fond de terre, du troupeau, du métier, des approvisionnements, des marchandises, parce que vous n'aurez pas compris qu'il existe une étroite solidarité entre tous les intérêts économiques. Vous serez battus à votre tour et successivement, parce que vous ne serez pas venus en aide à ceux qui étaient atteints les premiers.

Un reproche très sérieux que j'adresse à la loi qui nous est proposée, c'est qu'elle arrêtera net l'achèvement du réseau suisse. Nous avons encore environ 80 lignes de toutes espèces à construire: lignes de plaine, de montagne, à moteur électrique, à vapeur, hydraulique, etc. Et parmi ces lignes, il y en a une à laquelle nous pensons tous depuis longtemps: c'est la grande voie internationale qui doit donner au commerce de la Suisse occidentale un essor nouveau, lui ouvrir un courant considérable vers le midi: nous voulons parler du Simplon. Que d'efforts dépensés jusqu'ici pour parvenir à réaliser l'œuvre conçue! Et c'est au moment où nous touchons au port, au moment où des négociations délicates, difficiles, viennent d'aboutir que, sans souci de ses conséquences financières, on lance un tel projet de loi, qui répand l'inquiétude en Europe parmi tous ceux auxquels nous devons faire un appel financier pour accomplir cette œuvre grandiose.

Une feuille française modérée et très écoutée, le Journal des Débats, s'exprimait ainsi il y a peu de jours:

« Aujourd'hui l'entente est complète et il ne reste plus qu'à faire appel aux souscripteurs pour commencer les travaux.

Il n'est pas impossible que l'on trouve l'argent nécessaire; toutefois la politique de la Confédération en matière de chemins de fer n'est pas de nature à encourager les souscriptions. Avec la manie de centralisation qu'ont à l'heure présente les hommes d'état suisse, ils ont formé le projet de mettre la main sur les chemins de fer et de les nationaliser; mais au taux actuel un rachat serait très onéreux pour les finances fédérales; aussi les a-t-on accusés de mettre tout en œuvre pour faire baisser les titres des compagnies. Il n'est pas de règlement vexatoire qu'on ne leur ait imposé, ces dernières années, et les mesures que l'on prépare paraissent être de nature à empêcher absolument leur capital de porter intérêt. »

Quand ce but sera atteint, la Confédération aura beau jeu à opérer le rachat et, déjà, on remarque une baisse sensible des titres des compagnies. Seulement il faut que la Confédération y prenne garde. Ce n'est pas au moment de lancer un emprunt de 40 millions qu'il est prudent de jouer un pareil jeu. S'ils n'ont des assurances très certaines pour l'avenir, il y a des chances pour que les capitalistes gardent leur argent et ne le portent point à la compagnie du Jura-Simplon. »

Voyons, veut-on réellement réaliser ce projet grandiose du percement des Alpes à l'extrémité du Valais? Si oui, il faut consolider le crédit de la compagnie qui a la charge de cette entreprise, il faut mettre le Jura-Simplon en état de supporter aisément de nouvelles charges. Si l'on agissait avec cette prudence, le capital nécessaire à la trouée du Simplon pourrait être obtenu en actions. Mais aujourd'hui, en présence d'une pareille législation proposée, on ne trouverait pas un sou de ce capital et si plus tard on le trouve, ce ne pourra être que sous la forme d'obligations qui mettront à la charge de la compagnie le fardeau d'un intérêt annuel fixe, tandis que des actions auraient suivi simplement la fortune de la société sans dividende obligatoire.

Ce qui est vrai pour le Jura-Simplon, l'est pour toutes les autres compagnies. Il y a à établir la ligne directe de Berne à Neuchâtel, celle de Vevey

à Thoune, celle de Konolfingen dans l'intérieur du canton de Berne, etc., etc. Plusieurs des lignes projetées sont à voie normale, c'est-à-dire d'une importance évidente, et vous les condamnez à rester sur le papier. Par votre législation menaçante, vous effrayez les gens qui ne demandaient qu'à fournir les capitaux nécessaires.

Je pourrais encore montrer qu'une conséquence inévitable du projet sera d'arrêter le perfectionnement du réseau actuellement existant. Comment voulez-vous que les compagnies songent à des améliorations, si elles savent d'avance que tout l'argent qu'elles y consacreront ne figurera pas au compte de construction? N'est-ce pas grave? Votre commission l'a vu et elle a profondément modifié les dispositions de la loi à cet égard. Elle a stipulé des réserves importantes dans le but d'assurer l'agrandissement des gares et l'établissement de doubles voies.

Je ne veux pas prolonger davantage mes observations. Cependant un mot encore sur le côté moral et politique de la loi qui nous est proposée.

J'estime et j'ai déjà eu l'occasion de le dire souvent que les tendances législatives comme celles qui caractérisent la loi proposée détruisent l'initiative privée, qui est indispensable à notre vitalité nationale, et qui nous a doté d'instruments et d'outillages dont nous sommes fiers à juste titre. Comment l'initiative privée se développerait-elle, lorsque nous sommes sous la menace d'une intervention incessante des pouvoirs fédéraux qui nous oblige à nous défendre comme si nous étions des gens mal intentionnés, toujours soupçonnés, contre les reproches, les admonestations, les blâmes de l'administration fédérale? Comment espérer qu'il se trouvera encore des gens pour entreprendre des œuvres d'intérêt public, quand on sait qu'ils auront à compter avec les prétentions et les exigences étroites d'une administration supérieure toujours prête à se mêler de tout, et à se mettre en travers de tout ce qui ne cadre pas strictement avec ses systèmes? Que peut devenir l'initiative privée dans de telles conditions? C'est sa mort. N'est-ce pas aussi l'insécurité que vous répandez? Et en ce qui concerne les engagements de la Confédération elle-même, quelle valeur auront-ils? désormais. Je fais abstractions, cela va sans dire, des hommes parfaitement honnêtes qui se trouvent à sa tête, mais comment pourra-t-on traiter en toute confiance avec la Confédération si l'on prévoit qu'un jour ou l'autre le pouvoir politique invoquera son droit supérieur de souveraineté, pour déchirer les contrats consentis par lui! Ne pourra-t-on pas dire que la Confédération ne respecte plus les contrats que dans la mesure où ils conviennent à son intérêt financier.

Enfin, au point de vue politique, est-ce le moment de présenter une loi de la nature de celle que nous discutons? Les dernières manifestations populaires n'ont-elles pas une portée assez claire? Est-ce que vous ne voyez pas l'état d'esprit du peuple suisse qui est las de cette perpétuelle agitation législative, qui demande que l'on fasse trêve pendant quelques années, quelques mois au moins et qu'on ne l'inonde pas sans cesse de projets de législations nouvelles.

Parcourez le tableau des votations populaires qui ont eu lieu depuis 4 ou 5 ans! C'est un véritable cimetière, un nécrologue de toutes les œuvres légis-

latives les plus importantes de l'assemblée fédérale! Cela ne prouve-t-il pas qu'à l'heure actuelle il règne un désaccord profond entre le peuple et ses mandataires? Est-ce donc le moment d'élargir encore le fossé qui nous sépare? Ne vaudrait-il pas mieux se limiter aux lois qui réunissent le consentement de tous, qui réalisent un accord général, au lieu de faire à tout prix des lois qui peuvent réussir par une majorité parlementaire qui se transforme ensuite en minorité devant le peuple?

Il y a deux choses qui répugnent profondément à notre population, les doctrines socialistes, dans ce qu'elles ont de subversif — je ne parle pas des réformes sociales, le peuple suisse en est partisan autant qu'il est adverse des moyens violents — et le développement de la bureaucratie. Est-ce que les applaudissements que l'initiative de la Confédération rencontre, à propos du projet que nous discutons, dans les milieux socialistes, n'est pas un avertissement de nature à vous faire réfléchir? Ah! Je comprends que les socialistes applaudissent l'œuvre de la Confédération. Elle fait leur besogne. Que pourraient-ils demander de plus?

L'extension des compétences fédérales aura également pour conséquence l'augmentation du nombre des fonctionnaires et sur ce point nous devons dès maintenant dire toute la vérité. On parle avec impatience de la puissance toujours grandissante de certains personnages des bureaux fédéraux. On est froissé de voir un tel pouvoir s'interposer entre les magistrats que nous respectons et aimons et nous-mêmes. Certes il y a la une puissance autoritaire, irresponsable, qu'il faudra ramener à des proportions plus conformes à son véritable rôle.

La conclusion logique de mes considérations serait une proposition de ne pas entrer en matière. Je ne la présenterai cependant pas pour témoigner que je ne suis point intransigeant ni obstructionniste et aussi parce que j'ai encore un grand espoir dans le bon sens et l'esprit juridique du conseil des États. J'attends de lui en effet d'achever l'œuvre de transformation de la loi que votre commission a commencée. Je m'associerai donc à votre travail et je proposerai au cours de la discussion des amendements dans le but de corriger et modifier plus profondément encore le projet de loi. Je serai très sincèrement heureux si je puis contribuer à remettre sur des bases de justice et d'équité une loi qui sous sa forme définitivement améliorée pourra dissiper les inquiétudes qu'elle a d'abord fait naître et rassurer bien des citoyens qui pensent avec chagrin que la Confédération s'engage dans des voies anti-libérales et contraires aux saines traditions de la démocratie suisse.

**Ritschard:** Ich erlaube mir in dieser Angelegenheit auch einige Worte. Ich werde Sie zwar nicht lange aufhalten. Ich schicke die Erklärung voraus, dass ich den vorliegenden Gesetzesvorschlag begrüsst und auch mit aller Befriedigung für das Eintreten auf denselben gestimmt habe, allerdings unter der Voraussetzung, dass verschiedene Härten des Entwurfes gemildert werden und dass es gelinge, verschiedene Missverständnisse, die sich im Laufe der Beratungen eingestellt hatten, zu heben. Nun sind, wie der Herr Kommissionspräsident ausgeführt hat,

einige Härten gemildert und Missverständnisse beseitigt worden. So habe ich denn auch bei der Schlussabstimmung in der Kommission für die Gesetzesvorlage gestimmt. Ich erlaube mir nun zur Begründung meiner Stimmabgabe noch einige Worte beizufügen.

Der Zweck des vorliegenden Gesetzes ist ein doppelter. Einmal soll mit Rücksicht auf den der-einstigen Rückkauf der schweizer. Eisenbahnen Klarheit geschaffen werden. Es soll eine klare Aktenlage geschaffen und auf deren Grundlage dann die weittragende Frage des Rückkaufes geprüft und entweder in ablehnendem oder zustimmendem Sinne entschieden werden. Und diese Klarheit in Bezug auf die Rückkaufsfrage ist höchst notwendig und zwar für alle Beteiligten. Es ist Klarheit notwendig mit Rücksicht auf den Rückkäufer, das ist der Bund, aber auch mit Rücksicht auf den Verkäufer, d. h. die Eisenbahnen, und wenn wir in der Sache Klarheit für alle schaffen, so haben wir etwas Gutes für alle gethan und den Vorteil und den Nutzen aller gefördert.

Auf Seiten des Rückkäufers haben vor allem aus diejenigen Behörden, welche sich in erster Linie mit der Frage zu beschäftigen haben, Klarheit nötig. Wir stellen diese Behörden an die erste, verantwortungsvolle Stelle, sie sollen die ganze Sache vorbereiten, sie sollen uns Vorlagen bringen, die wir dann prüfen und unter Umständen dem Volke vorlegen. Da ist es klar, dass diese Behörden verlangen müssen, dass man ihnen Mittel und Wege an die Hand gebe, die es ihnen möglich machen, diese Angelegenheit nach allen Seiten zu prüfen und uns möglichst eine sorgfältige und gut durchdachte Vorlage zu bringen.

Allein auch die Bundesversammlung selbst hat Klarheit nötig. Wir haben nach zwei Richtungen auszuschaun. Einmal haben wir zu prüfen, ob dasjenige, was der Bundesrat in dieser Frage uns bringen wird, uns konveniert und um dies thun zu können, haben wir einen vollen Einblick in die Sachlage nötig.

Aber wir haben auch nach einer anderen Seite auszuschaun, nach dem Volke. Wir treten in einer hochwichtigen Angelegenheit vor das Volk und da ist es vorerst unser erstes, ich möchte sagen, unser persönliches Interesse, dass wir da mit aller Klarheit ausgerüstet sind. Aber es verlangt auch das sachliche Interesse für das Land und für das Volk, dass wir in der Lage sind, dem Volke eine Vorlage zu machen, die es nicht irre führt, und dass wir es nicht in die Lage setzen, uns später sagen zu müssen: Du hast uns eine Sache von grosser Tragweite vorgelegt, aber ohne sie nach allen Seiten geprüft zu haben, und deshalb hast du uns auf Irrwege geführt. Also haben es die Rückkäufer notwendig und es ist unsere Pflicht, hier volle Klarheit zu schaffen.

Die erste Absicht des Gesetzes geht nun dahin, den Bund in die Lage zu setzen, dass er diese grosse, weittragende Frage nach allen Richtungen prüfen kann. In Betreff der Prüfung der Angelegenheit durch das Volk will ich noch Folgendes nachholen. Wir werden mit dem Volke, denke ich, bald einig werden über die staatspolitische und wirtschaftliche Bedeutung des Rückkaufes und wir werden, nehme ich an, die Zustimmung des Volkes, von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, bald haben. Eine

andere Frage aber, und die schwierigste gegenüber dem Volke, ist die Finanzfrage. Es kommen da bedeutende, grossartige Summen in Betracht, ein finanzielles Geschäft, wie das Schweizervolk noch über keines abzustimmen hatte. Nun weiss man, dass sich der gewöhnliche Bürger, der hier bei der Entscheidung mitzureden haben wird, mit diesen grossen Summen weder in Praxis noch in Theorie, in der Vorstellung beschäftigt; es werden also diese Summen, die da in Frage kommen, auf das Volk abschreckend wirken und ihm ungewohnt sein. Deshalb weil wir das Volk in eine ungewohnte Lage hineinversetzen und es Dingen gegenüberstellen, die für dasselbe ungewohnt sind, ist es um so notwendiger, dass die finanzielle Seite der Frage nach allen Richtungen abgeklärt wird. Die Sache muss infolge einer genauen und gründlichen Prüfung das Abschreckende und Ungewohnte verlieren und damit sie das kann, ist eben volle Klarheit namentlich nach der finanziellen Seite hin von Nöten.

Deshalb sage ich: Weil die Grundtendenz der Vorlage dahin geht, Klarheit zu verschaffen und namentlich die finanzielle Tragweite der Sache aufzuklären, so müssen wir in dieselbe eintreten und können wir nicht anders, als die Vorlage begrüßen.

Nun geht aber der vorliegende Gesetzesentwurf noch nach einer anderen Richtung hin und verfolgt noch einen anderen Zweck. Es kann der Rückkauf verworfen werden; so hat aber das Gesetz gleichwohl, wie schon der Präsident, Herr von Arx, ausgeführt hat, seine grosse Tragweite und zwar in der Richtung, dass es Vorkehrungen schafft für die Sicherheit des Betriebes und dafür Vorsorge trifft, dass den Verkehrsbedürfnissen ein Genüge geleistet werden kann. In dieser Richtung ist namentlich auf den Artikel 11 der Vorlage hinzuweisen, der sich mit dem Erneuerungsfonds beschäftigt. Nun ist es unsere Pflicht in Gestaltung des Eisenbahnwesens, ob die Verstaatlichung komme oder nicht, dieser Seite unsere volle Aufmerksamkeit zu schenken. Wir sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass wir hier ein sicheres Verkehrsmittel haben; wir sind aber auch verpflichtet, dafür zu sorgen, dass wir ein Verkehrsmittel haben, welches die Verkehrsbedürfnisse befriedigt, und der vorliegende Gesetzesentwurf hat die Absicht, auch dieses zu realisieren und deshalb ist er auch von diesem Gesichtspunkte aus zu begrüßen.

Nun habe ich Ihnen gesagt, dass ich und andere in der Kommission die Erwartung ausgesprochen haben, dass verschiedene Härten der Vorlage und verschiedene Ungeschicklichkeiten, die darin liegen, ausgemerzt werden möchten. In dieser Richtung nun haben wir vor allem auf die Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass wir wohl erworbenen Rechten nicht zu nahe treten, sondern dass wir diejenigen, welche auf Grund von Konzessionen wirklich wohl erworbene Rechte haben, in diesen Rechten schützen. Es kann uns gleichgültig sein, ob diejenigen, welche diese wohl erworbenen Rechte haben, in Frankfurt, Berlin, Bern oder Zürich wohnen; das bleibt sich für die Rechtssache gleich. Unsere Pflicht ist es, ohne Ansehen der Person dafür zu sorgen, dass diejenigen, welche im Besitze wohl erworbener Rechte sind, darin geschützt werden, und ich glaube, wir werden bei Prüfung dieser Frage gut thun, wenn wir nicht nur den Juristen Gehör geben, sondern auch die Rechtsauffassung etwas in Betracht ziehen, die im Volke existiert. Oft gehen eben das Juristen-

recht und das Volksrecht auseinander, und ohne das Juristenrecht hintanzusetzen zu wollen, meine ich, wird es immerhin angezeigt sein, auch in solchen Fragen dafür zu sorgen, dass man den Rechtsanschauungen, wie sie im Volke existieren, nicht zu nahe tritt.

Im weiteren halten wir dafür, dass die Eisenbahnen nicht gleich sollten behandelt werden wie irgend ein anderes kommerzielles Geschäft, und dass es angezeigt sei, in dieser Richtung von den Lehren des Obligationenrechtes abzuweichen. Wie Sie schon aus den Anträgen der Kommission ersehen, sind wir wirklich von den Regeln des Obligationenrechtes abgewichen, eben von der Ansicht ausgehend, dass es sich hier nicht um ein gewöhnliches kommerzielles Geschäft handelt, sondern um ein Geschäft ganz besonderer Art.

Es ist da namentlich auch in Betracht zu ziehen, was Herr Richard bereits auch erwähnt hat, die fernere Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens. Es ist noch eine grosse Reihe von kleineren und grösseren Bahnen zu bauen. Nun sind diese Geschäfte auf den Geldmarkt angewiesen und sie müssen sich auf dem Geldmarkte eben auch nach den Anforderungen desselben präsentieren können. Deshalb haben wir es für angezeigt erachtet, auch nach dieser Richtung einzulenken, und da die Härten, die sonst im Art. 11 gelegen wären, etwas zu mildern.

Es muss auch die Erstellung des Simplondurchstichs in Betracht gezogen werden. Es herrscht in der Westschweiz die Meinung — ob sie berechtigt ist oder nicht, kann ich nicht ganz entscheiden — dass das Gesetz, wie es von Seite des Bundesrates vorgelegt worden ist, der Erstellung des Simplon hindernd in den Weg trete. Nun halte ich dafür, wir müssen jeden bösen Schein in dieser Sache meiden, dass unsere Nachbarn der Westschweiz uns nicht nachreden können, wir seien durch dieses Gesetz dem Simplon hindernd in den Weg getreten. Ich glaube, es ist die Absicht unser aller, die Erstellung des Simplon zu befördern, und wir haben allen Grund dazu, namentlich auch mit Rücksicht auf die frühere Intervention des Bundes zu Gunsten des Gotthard. Wie Sie wissen, kam die Gotthardbahn in finanzielle Schwierigkeiten und hätte ohne Intervention des Bundes, unter Umständen liquidieren müssen. Obschon man im Anfange bei der Schaffung des Gotthard in den Räten gesagt hatte, dass man nie und nimmer die Eidgenossenschaft zu finanziellen Opfern heranziehen würde, hat man das später doch gethan. Man hat aber nur dadurch helfen können, dass man auch dem Simplon und noch einem andern Alpenpass Subventionen zugesichert hat. Es ist darum unsere Pflicht, den Simplon zu fördern und alles zu meiden, was irgendwie der Erstellung dieser Alpenbahn in den Weg treten könnte.

Da nun diesen Aussetzungen, die wir am Gesetzesentwurf gemacht haben, im grossen und ganzen Rechnung getragen worden ist, so habe ich, meines Ortes wenigstens, schliesslich mit Freuden für die Vorlage gestimmt und hoffe auch, dass sie hier im Rate mit den Modifikationen, die wir vorschlagen, zur Annahme gelange.

**M.Schaller:** Je vij la son prendre la parole pour motiver mon vote, mais après avoir entendu les rapports si complets de MM. les rapporteurs de la majorité et de la minorité de la commission, je crois inutile d'entretenir le conseil plus longtemps, et je renonce à la parole.

**Hildebrand:** Nach den sehr einlässlichen und zutreffenden Voten des Berichterstatters der Kommission und des Herrn Ritschard wäre es wohl nicht angezeigt, wenn der Sprechende Sie lange hinhalten und die Gründe, welche für den Erlass dieses Gesetzes sprechen, nochmals wiederholen würde. Dagegen kann ich nicht umhin, den Standpunkt, den ich persönlich in dieser Frage einnehme, mit einigen wenigen Worten zu kennzeichnen.

Durch das vorliegende Rechnungsgesetz wird bezweckt, eine richtige Feststellung des Reingewinnes und des Anlagekapitals der schweizerischen Bahnen zu ermöglichen und zwar sowohl gegenüber jeder Eisenbahngesellschaft im allgemeinen, als auch speziell betreffend jedes Teilstück jeder Bahn, welches auf besonderer Konzession beruht. Wenn der Bund vom Rückkaufsrecht einer Eisenbahngesellschaft gegenüber Gebrauch machen will, so ist es zum voraus wichtig, wenigstens annähernd zu wissen, wie gross der aus dem Rückkaufsobjekt erzielte Reingewinn sei und welches die Anlagekosten für dasselbe seien. Sonst kann die konzessionsmässige Rückkaufssumme nicht bestimmt werden. Es soll also durch das neue Rechnungsgesetz ermöglicht werden, gewissermassen ein Budget betreffend Rückkauf der Eisenbahnen aufzustellen und man hat dann zu entscheiden, ob und inwieweit der Bund von seinem Rückkaufsrecht Gebrauch machen wolle. Das vorliegende Rechnungsgesetz ist also eine Vorarbeit für den Rückkauf und daher ist leicht zu erklären, dass die Freunde der Eisenbahnverstaatlichung auch für Erlass des vorliegenden Gesetzes eintreten.

Der Sprechende ist nun aber nicht ein unbedingter Anhänger des staatlichen Betriebes der Eisenbahnen, hegt vielmehr die Befürchtung, dass nicht nur für den Bund selbst, sondern auch für das Publikum aus dem staatlichen Betriebe der Eisenbahnen Nachteile erwachsen könnten, welche die daraus entstehenden Vorteile überwiegen. Der richtige Zeitpunkt zur einlässlichen Erörterung dieser Frage, ob überhaupt vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht werden solle oder nicht, scheint noch nicht gekommen zu sein und es behält sich der Sprechende vor, später auf diese Frage zurückzukommen.

Nun haben aber nicht nur die Freunde, sondern auch die Gegner der Verstaatlichung der Eisenbahnen nach meinem Dafürhalten Grund, auf den vorliegenden Gesetzesentwurf einzutreten und denselben anzunehmen. Der Gedanke der Eisenbahnverstaatlichung ist in weiten Kreisen volkstümlich geworden; mehrere Vereine, deren Einfluss und Bedeutung nicht zu verkennen ist, befassen sich lebhaft mit Projekten, welche darauf hinzielen, den Staatsbetrieb der Eisenbahnen einzuführen. Es ist durchaus nicht unwahrscheinlich, dass der Weg der Initiative beschritten werde, um diese Frage, ob und eventuell auf welche Weise die Eisenbahnen vom Bunde er-

worben werden sollen, schneller der Erledigung entgegen zu führen. Diese Bewegung in einem nicht unbedeutenden Teile der Bevölkerung, sowie der baldige Ablauf des Rückkaufstermines machen es den zuständigen Bundesbehörden zur Pflicht, jetzt schon die geeigneten Anordnungen zu treffen, um der-einst über die Konsequenzen, welche die Eisenbahnverstaatlichung bringen wird, sei es in politischer, staatsökonomischer oder finanzieller Richtung einen möglichst zuverlässigen Bericht erstatten zu können. Es soll damit bewirkt werden, dass das Volk über die Kosten des Rückkaufes in jeder Hinsicht aufgeklärt werden kann, bevor es über diese Frage im allgemeinen oder bezüglich eines einzelnen Falles zu entscheiden haben wird. Wenn der Exekutive die Mittel entzogen werden, welche zur Klarlegung der erforderlichen Rückkaufsumme dienlich sind, so können die Bundesbehörden wie das Volk in die Lage kommen, über den Rückkauf abstimmen zu müssen, ohne auch nur annähernd zu wissen, welchen Gegenwert der Bund zu leisten haben wird. Dass daraus ganz bedeutende Nachteile entstünden, ist wohl selbstverständlich. Die moralische Verantwortlichkeit für solche Nachteile, welche daraus entstehen könnten, könnten nun denen zugeschoben werden, welche durch Ablehnung des vorliegenden Gesetzesentwurfes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen die Stellung des Departementes den Eisenbahngesellschaften gegenüber erschweren und eine annähernd genaue Berechnung der Rückkaufssumme geradezu verunmöglichen. Und diese Verantwortlichkeit dem Volke gegenüber ist keine leichte. Der Sprechende möchte den Vorwurf nicht auf sich nehmen, dazu mitgeholfen zu haben, dass die tief einschneidende Frage des Eisenbahnrückkaufes zur Entscheidung gelangen müsste, ohne dass eine allseitige Prüfung und möglichst genaue Budgetierung des Kaufpreises vorher erfolgen könnte. Ich stimme deshalb für Eintreten auf den vorliegenden Gesetzesentwurf, obwohl ich eher Gegner der Verstaatlichung der Eisenbahnen bin, und zwar stimme ich um so eher für Eintreten, als die Annahme desselben auch von andern Gesichtspunkten aus, wie Ihnen das schon erörtert worden ist, durchaus zu empfehlen ist und weil nach meinem Dafürhalten durchaus kein Grund vorliegt, dass die Bahngesellschaften sich über Benachteiligung beklagen könnten.

Zum Schlusse kann ich mich nicht enthalten, noch auf eine Bemerkung des Herrn Kollegen Richard zu antworten. Derselbe hat nämlich dem Bureau des Ständerates vorgeworfen, es habe in sehr zuvorkommender Weise und entgegen den Bestimmungen des Reglementes vor Zusammentritt des Rates und ohne von demselben Vollmacht zu besitzen, die vorberatende Kommission für dieses Traktandum ernannt. Ich war leider verhindert, an dieser Sitzung des Bureau teilzunehmen, und so ist es gekommen, dass ich selbst als Mitglied in diese Kommission gewählt worden bin. Wenn ich aber an dieser Sitzung hätte teilnehmen können, so würde ich durchaus die Anschauung meiner geehrten Herren Kollegen vom Bureau geteilt haben. Es ist nun allerdings im hiesigen Reglement keine Bestimmung enthalten, welche dem Bureau die Vollmacht giebt, in der Zwischenzeit zwischen den Sessionen Kommissionen für neue Traktanden zu bestellen. Dagegen liegt ein Beschluss vom 8. Juni 1877 vor, wonach die Bureau beider Räte zur Kommissions-

bestellung ermächtigt sind bei Geschäften, welche von der Bundesversammlung behandelt werden müssen. Dieser Beschluss ist offenbar aus dem Grunde gefasst worden, um zu verhindern, dass man genötigt sei, die Bundesversammlung extra zusammenberufen zu müssen, um die nötigen Kommissionen zur Behandlung der Traktanden vorher bestellen zu können. Ich halte dafür, dass das Bureau bei ausserordentlichen Fällen, wo Gefahr im Verzug liegt und wo aus dem Verzug Nachteile entstehen könnten, trotzdem im Reglement des Ständesrates eine bezügliche Bestimmung nicht enthalten ist, vollständig gut daran thut, jeweilen von vornherein die Kommission zu erwählen, allerdings mit dem Vorbehalt, dass diese Frage dem Rate nachher zur Genehmigung unterbreitet wird. Ich halte dafür — und es ist das schon von dem Hrn. Berichterstatter der Kommission erörtert worden —, dass es unbedingt nötig war, dieses Traktandum in der gegenwärtigen Session zur Verhandlung zu bringen. Es wäre nun beinahe unmöglich gewesen, die Vorberatung desselben in der Kommission vorzunehmen, wenn dieselbe erst nach Beginn der Session hätte ernannt werden können. Es lag also nach meinem Dafürhalten für das Bureau ein dringender Grund vor, diese Wahl der Kommission schon vor Beginn der Session zu treffen und dann nachher die Genehmigung einzuholen. Wenn das Bureau es abgelehnt hätte, die Bestellung dieser Kommission vorzunehmen und wenn es dadurch verunmöglicht worden wäre, dieses Traktandum während dieser Session zur Behandlung zu bringen, so würde man — und zwar vielleicht nicht ganz mit Unrecht — dem Bureau die Verantwortlichkeit hierfür zugeschoben haben und diejenigen, welche die Dringlichkeit dieser Gesetzesberatung während der jetzigen Session einsehen, würden sich wohl darüber beklagt haben, dass durch die Weigerung des Büreaus, die Kommission zu bestellen, dem Rate die Möglichkeit entzogen worden sei, die Vorlage schon in dieser Session zu beraten. Wenn ich an jener Sitzung des Büreaus hätte teilnehmen können, so hätte ich eine solche Verantwortlichkeit nicht auf mich nehmen wollen. Ich halte dafür, dass man in solchen Dingen nicht auf den Buchstaben des Gesetzes sehen muss, sondern dass bei ausserordentlichen Verhältnissen auch ausserordentliche Massregeln ergriffen werden müssen und das Wohl des Ganzen nicht aus dem Auge gelassen werden darf.

Auf die andern Bemerkungen des Herrn Richard werde ich nicht antworten, indem es wohl besser ist, wenn von andern, die in dieser Angelegenheit grössere Erfahrung haben als der Sprechende, hierauf geantwortet wird.

**M. Richard:** Je me suis mal expliqué si M. Hildebrand a pu trouver dans mes paroles un reproche quelconque au bureau du conseil des états relativement à la nomination de la commission dont j'ai l'honneur de faire partie.

Je n'ai point examiné la question de droit qui aurait pu être soulevée à l'occasion de la nomination de la commission antérieurement à l'ouverture de la session. Au contraire, j'ai cru avoir déclaré que je ne formulais aucune espèce de critique contre le bureau de notre conseil. J'ai même

ajouté, sauf erreur, que le conseil avait ratifié à l'unanimité, la décision prise par son bureau. Je tiens par conséquent à dissiper les sentiments qui semblent s'être emparés de notre honorable collègue, et à lui donner l'assurance que je ne conteste pas ici la légalité de la décision prise par le bureau de notre conseil.

**Freuler:** Ich beantrage Ihnen nicht Nichteintreten; aber ich unterlasse es auch nicht aus dem Grunde, weil ich die Aussichtslosigkeit eines solchen Antrages voraussehe, sondern deshalb, weil ich einmal Anwalt bin und ein Freibillet einer der Gesellschaften, die hier betroffen sind, in der Tasche führe und man daher für mein Votum Andere verantwortlich machen könnte, die es absolut nicht sind, sondern die, soweit sie hier in Betracht fallen, sogar gegenteiliger Anschauung in der vorliegenden Angelegenheit und sogar für Dringlichkeit derselben sind. Ich verwahre mich also nur persönlich aus den Gründen, die ich Ihnen vorlegen werde, und die — ich möchte sagen — bei mir Gewissenssache sind.

Ich halte schon die Art und Weise, wie diese Vorlage in den Rat gebracht und wie deren Behandlung noch in dieser Session erzwungen worden ist, für eine gegenüber unserm Reglement und unserer Verfassung nicht zu Recht bestehende. Ich muss hier nachholen, was meiner Ansicht nach der verehrte Herr Kollege Richard versäumt und gegen das sich schon vorläufig ein Mitglied der Kommission gewehrt hat. Ich halte schon die Art und Weise, wie die Kommission bestellt worden ist, für eine unzulässige. Unser Reglement sagt ganz ausdrücklich, dass der Rat die Kommissionen bestellt und der Rat es auch dem Bureau überlassen kann, die Kommission zu wählen. Dass das Bureau ermächtigt sei, von sich aus die Kommissionen zu bestellen, steht nirgends. Der Beschluss, auf den sich Herr Kollege Hildebrand berufen hat, lautet: «Die vereinigten Büreaux der beiden Räte sind ermächtigt, für minderwichtige Gegenstände ohne weiteres Kommissionen zu bestellen». Es hat aber noch niemand in diesem Rate behauptet, dass das vorliegende Geschäft ein minderwichtiges sei, auch handelt es sich nicht um die vereinigten Büreaux der beiden Räte. Ich habe nicht etwa gegen den Personenbestand der Kommission etwas einzuwenden; das fällt mir nicht ein, aber ich möchte beim ersten Schritt, der gemacht wurde, dagegen protestieren, dass Kommissionen in dieser Weise bestellt werden.

Ich habe auch gehört, dass in dieser Kommission noch etwas Ausserordentliches passiert ist, nämlich dass das Sekretariat teilweise von jemandem geführt worden sei, der weder unserm Rat noch der Bundeskanzlei angehört. In unserm Geschäftsreglement steht aber, dass der Kanzler oder sein Stellvertreter das Protokoll zu führen hat. Dass das in den Kommissionen anders sei, steht nirgends geschrieben. Ich gebe ganz gerne zu und verstehe es wohl, dass man bei dem ausserordentlich weiten Geschäftskreis, der den Departementen des Bundesrates zugewiesen ist, nicht von jedem einzelnen Mitgliede des Bundesrates verlangen kann, dass es alle Arbeiten selber bewältigt und diese Vorlagen alle selber ausarbeite,

Das wird kein vernünftiger Mensch verlangen. Aber soweit sind wir noch nicht, dass wir die Institution der vortragenden Räte haben. Wenn diese Institution aber in den Kommissionen eingeführt wird, so ist es nur ein kleiner Schritt, bis dieselbe auch in die Räte gelangt. Es kann dies ja vielleicht notwendig werden. Aber dazu bedarf es eines Gesetzes oder einer reglementarischen Bestimmung.

Es ist auch gesagt worden, dass die Verhandlungen der Kommission geheim gehalten werden, und das ist — wenigstens dem Sprechenden gegenüber — auch geschehen. Wenn man über diese Verhandlungen etwas wissen wollte, so hat man in der «Neuen Zürcher Zeitung» nachschauen müssen. Dort hat man es gelesen. Auch diese Art und Weise der Geheimhaltung gefällt mir nicht.

Man entschuldigt nun das ganze Vorgehen damit, dass man sagt: Was hier vorliegt, ist ausserordentlich dringlich und es wäre Gefahr für das Vaterland bestanden, wenn wir den Termin verscherzt hätten. Das ist auch der Grund, weshalb man uns zwingt, die Sache noch in dieser Session abzuwickeln; und man hat auch die Abhaltung einer Märzsession beschlossen, damit die Angelegenheit schon im März fertiggestellt werden könne. Diese Dringlichkeit ist mir weder aus der Botschaft, noch aus dem sonst klaren und luciden Votum des Herrn Referenten klar geworden. Nach dem, was mit der Centralbahn vereinbart worden ist, steht allerdings fest, dass am 30. April 1898 der erste Tag eintrifft, an welchem der Centralbahn der sogenannte Rückkauf angekündigt werden kann. Nun ist dieser Tag aber meines Wissens morgen und auch übermorgen noch nicht vor der Thür, und alles, was auf diesen Tag vorgekehrt werden soll, kann meines Erachtens auch ohne dieses hastige Vorgehen vorgekehrt werden. In der Konzession steht aber: «Der Rückkauf kann frühestens auf den 1. Mai 1898 und von da an jederzeit erfolgen». Wenn wir also am 1. Mai 1898 den Rückkauf nicht ankündigen, können wir am 10. Mai oder am 10. Oktober oder am 10. Dezember oder im folgenden Jahre, also zu jeder Zeit es thun. Ob es nun von so ungeheurem Interesse ist, dass wir gerade am ersten Tag den Rückkauf ankündigen, ist mir zum mindesten fraglich. Als man seiner Zeit dem Volke die Frage vorlegte: wollt ihr die Centralbahn kaufen?, hat es meines Erachtens mit Nein geantwortet. Dass das Verlangen nach dem Rückkauf der Centralbahn seither im Volke ein so dringendes geworden ist, scheint mir ausserordentlich unwahrscheinlich. Mein verehrter Herr Nachbar hat in ausgezeichnete Weise ausgeführt, dass man in Bern ein ganz eigentümliches Ohr für die Volksabstimmungen habe. Wenn das Volk heute entscheidet: wir wollen nichts von den Zündhölzchen wissen, so sagt man hier: das Volk will ein Gesetz, in dem man das ausführt. Wenn das Volk heute entscheidet: wir wollen nichts von den Militärartikeln, so sagt man hier: das Volk will auch die Vorkürsler in Uniformen stecken. Wenn das Volk heute entscheidet: wir wollen nichts von dem Ankauf der Centralbahn, so sagt man hier: aha, das Volk will die Verstaatlichung, es will alle Eisenbahnen kaufen. Dieses eigentümliche Gehör, das man im Bundesratshaus sowohl in der Bundesversammlung, als, wie es scheint, im Bundesrate für Volksabstimmungen hat, geht mir ab. Da fehlt mir das Organ; ich höre ganz andere Geschichten

heraus. Ich bin vollständig mit dem, was Herr Richard ausgeführt hat, einverstanden. Man thut hier dergleichen, es habe einmal eine grosse Volksabstimmung stattgefunden, in der das Volk einmütig erklärt habe: wir wollen die Verstaatlichung der Eisenbahnen sobald als möglich. Es ist wahr, dieselbe Presse, die seiner Zeit den Centralbahnankauf so warm empfohlen hat und jüngst für die Annahme der Militärartikel so eifrig eintrat, empfiehlt jahraus jahrein die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Aber ich habe mich nicht überzeugen können, dass diese Presse im Volke tonangebend sei. Ich weiss gar nicht, wo der dringende Wunsch nach dieser Verstaatlichung steckt. Ich begreife sehr wohl, dass gewisse Institute, wie sie vom Herrn Referenten angezogen worden sind, dass gewisse Grossaktionäre die Verstaatlichung wünschen und dass ihnen dieselbe je eher je lieber recht ist. Aber ob das Volk dieses dringende Bedürfnis fühlt, ist mir etwas ganz anderes. Ich freue mich, wenn die Initiative, von der ich gestern gelesen habe, gelingt, in der die Eisenbahner selber kommen und uns die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen vorlegen wollen. Dann kann sich das Volk aussprechen. Man sagt nun: eben, damit das Volk sich aussprechen kann, macht man dieses Gesetz. Man kann deutlich ausrechnen, wie hoch die Bahnen zu stehen kommen. Das ist sehr schön gesagt; aber dafür sehe ich die Dringlichkeit dieses Gesetzes nicht ein. Wir kennen ungefähr die Summe, die wir verausgaben müssen. Ein sehr kompetentes Mitglied der Kommission hat mir erklärt, dass wenn so gerechnet werden müsse, wie es jetzt im Gesetze vorgesehen sei, wir bei dem Rückkauf eine Summe von 40 bis 50 Millionen ersparen können. Man mag aber rückkaufen wie man will, so wird die Ausgabe ungefähr eine Milliarde betragen. Ob nun 40 oder 50 Millionen mehr oder weniger ausgegeben werden müssen, davon wird das Volk seinen Entschluss, ob der Rückkauf stattfinden soll oder nicht, nicht abhängig machen. Das Volk weiss eben, dass die Nationalisierung der Eisenbahnen nicht dadurch geschieht, indem man die Wagen rot und weiss anstreicht, sondern dass dann die Nationalisierung der Schulden das erste sein muss. Hat nun die Schweiz nötig, sich für eine Milliarde Schulden aufzubürden, den letzten Kredit aufzubrauchen, den sie genießt, und sich so erst recht vom Auslande abhängig zu machen? Ich glaube nein, und deshalb bin ich Gegner der Verstaatlichung.

Ich habe zu Anfang der Sitzung ein schönes Buch von 36 Folioseiten in die Hände bekommen. Es ist überschrieben: «Verzeichnis der Angestellten und Beamten der Bundesverwaltung». Wenn nicht alles so pressierte, würde ich die Motion stellen, dass dieses Buch in 600,000 Exemplaren erstellt und jedem Stimmberechtigten ins Haus gesandt würde. Das würde das Volk viel mehr interessieren als die Vorlage, die wir machen. Und wenn Sie in dieses Buche noch 30,000 Eisenbahner hineinschreiben und es als Vorlage bringen, bevor Sie die Eisenbahnverstaatlichung dem Volke empfehlen, so glaube ich, haben Sie ihm einen Aufschluss gegeben, den es ziemlich deutlich verstehen wird. Ich bin nicht Prophet; aber ich sehe voraus, dass das Volk das Buch bei der Abstimmung wieder zurückschicken und nicht noch weitere 30,000 Namen hineinschreiben wird. Mit der Verstaatlichung sind wir also noch nicht so weit, und es kann mir also nicht ein-

leuchten, dass der Kündigungstermin Veranlassung geben soll, hier exceptionnell vorzugehen.

Ich habe aber noch einen Grund, der mich gegen den Zwang stimmt, das Gesetz noch in dieser Session zu beraten. Wir haben einen Bundesbeschluss, welcher sagt: Als Fortsetzung der ordentlichen Jahressession soll in der Regel alljährlich im Dezember eine zweite Sitzung abgehalten werden, in welcher die Beratung des Budgets stattfindet. Nun sind wir drei Wochen hier und haben das Budget noch nicht beraten und Sie wollen nun dieses Gesetz behandeln! Wir kommen heute, auch wenn wir eine Nachmittagssitzung abhalten wollten, nicht über die Eintretensfrage hinaus. Es soll uns doch erlaubt sein, zu sprechen. Ich weiss zwar schon, dass es eine Ausnahme ist, wenn ein Mitglied des Rates, das nicht Mitglied der Kommission ist, sich erlaubt, seine Meinung auszusprechen, aber ich habe nirgends im Reglement ein Verbot gefunden. Nun werden wir am Freitag noch immer beim vorliegenden Gesetze stehen und schon ist beschlossen, am Samstag die Session zu schliessen. Wann soll denn eigentlich das Budget beraten werden? Und doch ist die Dezembersession für die Beratung des Budgets da! Meine Anschauung geht deshalb dahin, dass morgen nicht dieses Gesetz, sondern das Budget behandelt werden soll. Das Gesetz ist nicht dringend, während die Beratung des Budgets unsere Pflicht ist. Oder wollen Sie das Budget am Samstag Vormittag erledigen? Ich denke, es weiss hier und draussen im Volke jedermann, dass wir am Samstag mit gepacktem Bündel hier erscheinen.

Aus diesem formalen Grunde geht es gegen mein Gewissen, auf dieses Gesetz jetzt unter dem Vorwand einzutreten, es sei dringlich.

Ich bin nun allerdings — und damit komme ich zum Schlusse — auch materiell gegen das projektierte Gesetz. Der Herr Berichterstatter hat mehrfach ausgeführt, es seien von «Interessierten» Einwendungen erhoben worden. Wenn ich das Gesetz verstehe, so will hier der Käufer gegenüber dem Verkäufer den Kaufpreis feststellen. Und der Käufer sind wir, ist der Bund. Sind wir, als die Vertreter des Bundes nicht die Interessierten? Ist der Käufer nicht interessiert, ist es bloss der Verkäufer? Mir behagt es nicht, ein Gesetz zu machen, durch das wir als Käufer dem Verkäufer den Kaufpreis machen. Nun haben wir geschworen, die Gesetze und Verfassung treu und wahr zu halten. Da verstehe ich nun den Art. 26 der Verfassung: «Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache» anders als wie er uns hier interpretiert wird. Wenn wir die Botschaften zu diesem Artikel aus den Jahren 1872 und 1874 lesen, so sehen wir, dass kein Mensch damals das in diesen Artikel hineingelegt hat, was jetzt aus ihm herausgelesen wird. Gehört das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen? Die Bahn selber ist das Objekt, für welches die Bundesgesetzgebung alles mögliche vorschreiben kann; die Gesetzgebung wird in technischer Beziehung für die nötige Sicherheit und in Bezug auf den Betrieb für die wünschbare Bequemlichkeit des Publikums sorgen. Ich gebe noch zu, dass auch die Tarifierung hierher gehört. Aber zu Bestimmungen über das Rechnungswesen sind wir nicht kompetent, wenn wir treu und wahr die Verfassung halten

wollen. Ich gebe nun zu, dass wir bereits ein Rechnungsgesetz haben. Allein ich würde mich, hätte ich 1883 dem Rate angehört, damals genau so gegen jenes Gesetz ausgesprochen haben, wie ich es heute mit Bezug auf das neue Gesetz thue. Auch jenes Gesetz scheint mir schon den Rahmen der Kompetenzen der Bundesversammlung übersprungen zu haben. Es freut mich, dass die Eisenbahngesellschaften, wie der Herr Berichterstatter der Kommission angeführt hat, selbst erklären, sie seien damit einverstanden — ich habe selber auch solche Aeusserungen gehört —, aber das beruhigt mich nicht. Ich halte dennoch dafür, dass wir unsere Kompetenz überschreiten. Würde ich aus Auftrag sprechen, so könnte man sagen, ich sei päpstlicher als der Papst; allein ich spreche aus eigener Ueberzeugung.

Darin liegt die unglückliche Differenz, die seit Jahren zwischen der Bundesversammlung und dem Volke besteht: das Volk will schon vorwärts, aber es will doch wissen, wo hinaus! Man sollte gewisse Grenzen zeigen. Das Volk ist der Ansicht, wir haben eine Bundesverfassung, innert welcher wir uns bewegen müssen. Alles von Bedeutung, was wir ihm vorlegen, verlangt eine Verfassungsänderung oder ist eine Verfassungsverletzung, oder ist wenigstens ein Vorspiel zu einer Verfassungsänderung. Da weiss das Volk nun nicht mehr, wo das alles hinaus will. Wenigstens müsste es mehr Verstand haben als ich; denn ich begreife es nicht. Man müsste also andere Ziele feststellen und zwar durch eine Totalrevision, damit wir nicht immer wieder alle Augenblicke eine Partialrevision bringen müssen. Oder glauben Sie, Sie können auf Grund des Artikels 26 die Verstaatlichung einführen?

Nun, was thun wir? Wir behandeln ein Vorbereitungsgesetz für die Verstaatlichung. Gegen dieses wird schwerlich jemand das Referendum ergreifen und wenn er's ergreifen würde, so würde er nichts ausrichten im Volke, weil das Volk das Gesetz gar nicht versteht. Wenn ich nicht zufällig Mitglied der Rechnungsprüfungskommission einer Eisenbahngesellschaft wäre, als welches ich Gelegenheit habe, das Rechnungswesen der Bahnen einlässlich zu studieren, so würde ich das Gesetz zum grossen Teil auch nicht verstehen. Aber das fühlt der Bürger heraus, dass ihm hier etwas unterschoben wird, das bereits einem Prinzip ruft, über das er sich noch nicht ausgesprochen hat. Wir sollten auch hier vorsichtig sein und nicht dem Volk Vorbereitungen unterschieben, damit es nächher nur noch Ja sagen kann, wenn man kommt und sagt: Es ist alles vorbereitet, wir haben alles zurecht gemacht, Ihr braucht bloss noch Ja zu sagen. Ein solches Verhältnis kann meines Erachtens auf die Dauer gar nicht bestehen. Es schafft ein Misstrauen, das freilich zum wesentlichen Teil unbegründet ist, aber es schafft doch Misstrauen. Und wenn wir hier in aller Hast ein Gesetz schaffen, von dem doch jedermann begreift, dass damit eigentlich die Verstaatlichung der Eisenbahnen ausgesprochen wird, so wird doch mancher den Kopf schütteln, der 1891 gegenüber dem Centralbahnankauf Nein geschrieben hat, und sagen: da unterschiebt man uns wieder etwas, was wir im Grunde nicht wollen und was wir schon deswegen nicht wollen, weil man es uns so aufzwingt. Das Volk hat mehr Freiheit als wir in den Räten. Wir lassen uns Sachen aufzwingen,

aber das Volk schlägt aus, wie es dies bei der Militärvorlage gethan hat.

Ich kann für dieses Gesetz nicht stimmen, weil ich es als ausserhalb des Rayons liegend erachte, für welchen unsere Kompetenz ausreicht. Ich halte auf Grund der jetzigen Verfassung uns gar nicht für kompetent, ein solches Gesetz zu erlassen. Ich bin darum der Meinung, wir sollten zuerst unsere ordentlichen Traktanden erledigen und das Budget beraten. Bleibt uns dann noch Zeit, so kann man das Gesetz dann noch rasch heruntermachen, mehr ist ja in der Zeit nicht möglich. Und bleibt keine Zeit, so behandeln wir dasselbe in der nächsten Session. Ich will aber jetzt diesen Antrag nicht stellen, sondern ich werde ihn zu stellen mir erlauben, wenn die Tagesordnung für morgen zur Sprache kommt.

**Bundesrat Zemp:** Nach den einlässlichen, umfassenden und nach meinem Urtheil in allen Beziehungen zutreffenden Erörterungen der Herren Referenten der Kommission kann ich es unterlassen, auf die einzelnen Grundfragen einzutreten im Stadium, wo wir überhaupt erst eine allgemeine Diskussion haben. Es wird sich bei der Detailberatung noch zeigen, ob und wie weit in einzelnen Punkten noch ausgeholt werden soll. Ich könnte daher in bezug auf die Eintretensfrage auf weitere Worte verzichten, umso eher, weil von keiner Seite das Eintreten in die Beratung des Gesetzes beanstandet worden ist. Indessen veranlassen mich doch einige Bemerkungen, die von dem prinzipiellen Standpunkt aus, dem Gesetze zu opponieren, gefallen sind, auf einzelnes einzutreten.

Aus dem Votum des Herrn Freuler will ich nur den Vorwurf herausgreifen, der gegen einen Beamten des Militärdepartementes erhoben worden ist. Es ist bemerkt worden, dass ein solcher Beamter ohne Befugnis und wider alle Ordnung sich bei den Kommissionsberatungen zugedrängt habe. Nun ist es wahr, dass der Chef unseres Rechnungswesens, Herr Hess, den Verhandlungen beigewohnt hat, und zwar veranlasst durch den Präsidenten der Kommission, nicht etwa durch den Vertreter des Bundesrates. Der Präsident der Kommission hat sich direkt an den Chef des Rechnungswesens gewendet und ihm ersucht die Führung des Protokolls der Kommission zu übernehmen, in der Hoffnung zugleich, dass Herr Hess vielleicht auch zur Verfügung stehe, wenn technische Detailfragen zur Erörterung gelangen. Damit, glaube ich, sei die Stellung des Herrn Hess in allen Theilen gerechtfertigt. Im übrigen ist es ja nicht richtig, dass die Beziehung eines Beamten des Departementes eine unordentliche Sache sei. Wir haben bei allen Konferenzen über die Erteilung von Konzessionen jeweilen auf dem Departement die Chefs der technischen und der administrativen Abteilung, das Sekretariat und den Adjunkten beigezogen und es ist diese Beziehung noch von keiner Seite je bemängelt worden. Im Gegentheil ist man stets froh darüber, wenn über gewisse Detailpunkte technischer Art sofort durch die mündliche Erklärung des betreffenden Abteilungschefs Klarheit geschaffen werden kann. Es ist bis jetzt auch immer zugelassen worden, dass bei Kommissionsberatungen Beamte gewisser Dicasterien

zugezogen wurden, so bei den Fragen der Alkoholgesetzgebung der Direktor des Alkoholamtes, und bei Fragen des Zollwesens der Oberzolldirektor oder ein Stellvertreter desselben. Und wir gedenken, wenn nicht besondere Weisung seitens der Räte erfolgt, dass dies nicht mehr geschehen solle, es auch in Zukunft so zu halten.

Nun gehe ich über zu einigen Erklärungen des sehr verehrten Vertreters von Genf. Herr Richard hat vor allem aus — damit hat er eingeleitet — den Vorwurf wiederholt, es sei Übereilung in der Sache, man habe insbesondere seitens des Bundesrates die Kommission des Ständerates zu aussergewöhnlich rascher Behandlung des Geschäftes gedrängt; es sei dadurch unmöglich geworden, in alle Tiefen der Fragen, die hier zur Entscheidung gelangen sollen, einzugehen. Das Departement hat den Entwurf für das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vor Mitte September fertiggestellt; nur fanden wir für nötig, den Entwurf noch einer Expertise zu unterstellen. Die Expertise fand statt und darauf musste der Entwurf umgearbeitet werden. Zu Ende Oktober konnte der Entwurf dem Bundesrat vorgelegt werden. Der Bundesrat fand, es habe in der Sache allerdings Eile und er entschloss sich, sich selbst mit einer gewissen Dringlichkeit mit dem Geschäft zu befassen. Vor Mitte November konnte dann der vom Bundesrat fertiggestellte Entwurf samt der Botschaft den damals schon bezeichneten Mitgliedern der ständerätlichen Kommission übermacht werden. Die Mitglieder hatten einige Tage Zeit, sich mit dem Entwurf zu befassen und kamen dann zu einer ersten Lesung zusammen, welche sie in einer ernsthaften und reiflichen Beratung zu Ende führten. Nun glaube ich, das sei nicht etwas Absonderliches. Der Entwurf besteht aus 26 Artikeln, von welchen die Grosszahl nichts Neues bringen, sondern die Bestimmungen des gegenwärtigen Rechnungsgesetzes und auch die Entscheidungen des Bundesgerichtes über Fragen, die auf Grund des früheren Rechnungsgesetzes provoziert werden mussten, aufgenommen haben. Wir haben also die Gerichtspraxis, die sich über die Handhabung des Rechnungsgesetzes gebildet hat, in das neue Rechnungsgesetz einbezogen. Neue Gesichtspunkte — allerdings von Relevanz — bleiben, wie Ihnen wiederholt nachgewiesen worden ist, nur vier. Dass nun das Studium eines so beschränkten Kreises von Gegenständen eine aussergewöhnlich lange Zeit hätte in Anspruch nehmen sollen, ist nicht recht verständlich. Im übrigen will ich doch anerkennen — und das soll gleichzeitig eine Widerlegung des Herrn Richard sein, — dass Herr Richard schon bei der ersten Lesung des Gesetzes den Beweis geleistet hat, dass er sehr genau über alle thatsächlichen Fragen und über den ganzen Rechtsbestand orientiert war; er konnte sogar schon mit einer gewissen Sicherheit voraussagen, was seitens der Eisenbahngesellschaften würde eingewendet werden. Ich habe für mich einige Zweifel, ob er bei längerer Verzögerung der Dinge zu einem anderen Standpunkte gelangt wäre als zu dem, den er heute dokumentiert hat. Ich glaube also, viel sei in der Sache durch die etwas beschleunigte Behandlung nicht verloren.

Dass wir überhaupt einige Dringlichkeit gewünscht haben, liegt in der Natur der Sache. Ich werde davon noch sprechen. Aber vor allem möchte ich nun

auf einen Grundgedanken des Herrn Richard zurückkommen, der sich durch das ganze Votum hindurchzog. Es ist das die Auflehnung, sagen wir milder: die Opposition des Herrn Richard gegen die eidgenössische Eisenbahnpolitik von heute, wie sie seit Jahrzehnten sich entwickelte. Herr Richard findet, die richtige Eisenbahnpolitik wäre diese, dass man die Privatgesellschaften, die ihr gutes Geld für die Sache ausgeworfen haben, und bei der ganzen Unternehmung patriotischen Sinn bekundet haben, schalten und walten lasse. Jeder Eingriff in ihre Verwaltung, jedes Mitsprechen in den Fragen des weitern Ausbaues und des Betriebes betrachtet Herr Richard als einen Eingriff in wohlerworbene Rechte Dritter. Das ist ein Standpunkt, der ja sehr seriös gemeint sein kann, der aber längst überwunden ist.

Diese Fragen sind in den Räten im Jahre 1872, als das Eisenbahngesetz erlassen wurde, mit Nachdruck behandelt worden; dort sind alle diese Grundfragen zur Entscheidung gekommen. Tagelang hat man im Nationalrate darüber diskutiert und die bedrtesten Vertreter der Eisenbahngesellschaften sind zum Worte gekommen; aber die Räte und mit ihnen das Volk haben gesagt: Diese Privatgesellschaften sind nicht nur solche, sondern sie sind auch Gesellschaften, welche grosse öffentliche Interessen in die Verwaltung übernehmen, die grosse Teile unseres Bodens occupieren, die eine Armee von Angestellten und Beamten zur Verfügung haben, die den ganzen öffentlichen Verkehr regulieren und alles andere, was noch an Verkehrsanstalten besteht, von sich abhängig machen; es sind Gesellschaften, welche internationale Verbindungen eingeben, die Schweiz mit andern Staaten durch Verträge aller Art in Beziehung setzen, Gesellschaften, welche im Tarifwesen für die Transporte der Personen und der Güter die Normen geben. Unter solchen Umständen, sagte man, hat der Staat nicht nur das Bedürfnis, sondern die heilige Pflicht, zu erklären: Soweit öffentliche Interessen bei diesen Bahngesellschaften mitspielen, hat der Staat die Pflicht mitzureden auf dem Wege des Gesetzes, auf dem Wege der Einordnung einer Administration.

Das ist der Standpunkt, den die schweizerische Eisenbahnpolitik im Jahre 1872 eingenommen hat, und auf diesem Fundamente ist fortgebaut worden. Man hat gesehen, dass die Hilfs- und Pensionskassen der Eisenbahngesellschaften in einem verzweifelt schlimmen Zustande waren; es musste durch Schaffung eines Gesetzes über das Pensions- und Hilfskassenwesen eingegriffen werden und bei der Ausführung hat sich gezeigt, dass viele Millionen Defizite in diesen Kassen vorhanden waren. Dem musste abgeholfen werden. Die Amortisation ist im Gange und, kann ich sagen, zum grössten Teile vollzogen. Es ist ferner das Bedürfnis erwacht, die Eisenbahngesellschaften in ausserordentlicher Weise haftbar zu machen für die Unfälle beim Bau und Betrieb; es ist das Bedürfnis erwacht, über die Arbeits- und Ruhezeit der Angestellten zu wachen und gesetzgeberische Bestimmungen zu treffen.

Das alles sind nach dem Standpunkte des Herrn Richard, Eingriffe in die freie Verwaltung der Privatgesellschaften. Ich kann nur hieran erinnern, um damit auch schon wiederlegt zu haben, dass wir uns heute nicht auf diesen Boden begeben können; die Eisenbahnpolitik der Schweiz wird sich vielmehr auf dem gegebenen Boden weiter bewegen, der auch in

der Bundesversammlung durch die im Jahre 1874 eingeführte Bestimmung des Gesetzgebungsrechtes in Eisenbahnsachen signalisiert ist. Wir wollen auf diesem Boden bleiben und weiter bauen.

Nun kommt Herr Richard dann zu der Entdeckung, hinter dem Gesetze stehe etwas ganz Besonderes, das nicht ausgesprochen sei, der « Rachat »; die préparation du rachat, das sei die Tendenz des Gesetzes. Das ist nun gar keine Entdeckung; wir haben ja in unserer Botschaft gesagt, dass diese préparation du rachat der Hauptzweck sei und dass drei wesentliche Punkte in diesem Gesetzesentwurf darauf hinzielen.

Damit gelange ich nun zu einer Besprechung der Geschichte, die diesem Gesetze vorausgegangen ist. Ich muss da einiges wiederholen, was der Herr Referent in sehr lucider Weise bereits vorgelegt hat. Der Rachat wird studiert; das ist auch nicht das Ergebnis einer Initiative des Bundesrates, sondern das ist die Folge einer Motion, welche im Jahre 1892 zu gleicher Zeit in den beiden Räten gestellt worden ist und die dahin gieng: Der Bundesrat ist eingeladen, mit Beförderung eine Vorlage zu machen über den Rückkauf und die Reform der Eisenbahnen. Das war also ein Gebot, eine Aufgabe, die dem Bundesrat gestellt wurde.

Nun haben wir uns alsbald mit der Arbeit befasst. Im Jahre 1893 haben wir die rechtlichen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften studiert und darüber berichtet; das ganze Jahr 1894 haben wir im Eisenbahndepartement ausgenützt, um die rechnerischen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zu konstatieren; es ist darüber eine Reihe von Elaboraten hervorgegangen. Ich will nur andeuten, dass wir dabei zuerst die Frage studieren mussten, in welchem Umfange die Arbeit unternommen werden solle; die Motion gab darüber keine Direktion. Wir haben den Gegenstand begrenzt, indem wir uns sagten, der freihändige Kauf könne nicht Gegenstand dieser Untersuchung sein; denn dieser war im Jahre zuvor abgelehnt worden. Eine andere Art der Rückerwerbung der Bahnen, diejenige auf dem Wege der Expropriation, ist vorläufig, fanden wir, nicht zu versuchen; ich will auch darüber weiter nicht sprechen, dass über die Zulässigkeit dieser Art der Rückerwerbung die Ansichten noch sehr verschieden sind. Es blieb nur der konzessionsgemässe Rückkauf, aber nicht aller 60 Bahnen, die bestehen, sondern der 5 Hauptbahnen. In diesem Rahmen also haben die Studien begonnen. Da der Rückkauf auf Grund des durchschnittlichen Reinertrages während den zehn vorausgehenden Jahren stattfinden muss, war festzustellen, welches diese Betriebsergebnisse der zehn Jahre für diese 5 Hauptbahnen seien. Die Erhebungen konnten bei uns auf Grund der Jahresrechnungen der Eisenbahngesellschaften gemacht werden und sie sind gemacht worden. Daraus leitete sich die weitere Untersuchung über die Begriffe Reinertrag und Anlagekapital ab. Die rechnerischen Ergebnisse wurden in einer Reihe von Tabellen zusammengestellt; nach deren vollständiger Herstellung wurde ein allgemeiner Bericht ausgearbeitet, der sich auf alle einschlägigen Fragen bezieht, und derselbe mit allen Beilagen einer Expertenkommission vorgelegt. Diese Expertenkommission hat in vielen Sitzungen sich andauernd mit der Sache befasst und ist mit dem Eisenbahndepartement zu dem Resultate gelangt, dass auf diesen Grundlagen

die Ausmittlung des Reinertrages der Eisenbahnen nicht erfolgen und auch nicht einmal die Ausmittlung des Anlagekapitals der Eisenbahnen mit annähernder Sicherheit berechnet werden könne. Die Gründe dafür jetzt weiter zu erörtern, ist, glaube ich, nicht am Platze; ich will nur die Thatsache konstatieren, dass darnach im Verein mit dem Eisenbahndepartement von der Expertenkommission gewünscht worden ist, es möchte eine solidere, sicherere Grundlage für die Berechnungen veranlasst werden. Diese Grundlage aber besitzen wir nicht; dieses Material haben wir nicht. Wir haben summarische Rechnungsergebnisse von den Eisenbahngesellschaften für die einzelnen Jahre; aber darin sind die Grundlagen, welche wir haben müssen, nicht zu finden. Daher sagen wir: Der Bund hat das Recht der Kündigung im Jahre 1898; er muss aber auch das Recht haben, von den Eisenbahngesellschaften die Nachweise darüber zu verlangen, welche Reinerträge sie in diesen 10 kritischen Jahren gemacht haben oder machen werden; ebenso sind die Gesellschaften verpflichtet, dem rückkaufenden Bunde zu erklären, welches das Anlagekapital ihrer Netze ist. Das ist eine Supposition, welche wir nun im Gesetze aufnehmen; wir sagen: die Verpflichtung der Bahnen zu diesen Nachweisen ist gegeben.

Ein anderer schwieriger Punkt war, wie Ihnen sehr gut dargelegt worden ist, das Verhältnis, dass bei zwei Hauptbahnen nicht einheitliche Konzessionen, sondern bei der N. O. B. für 25 Stücke bei den Vereinigten Schweizerbahnen für 3 Stücke jeweiligen, besondere Konzessionen bestehen. Nun haben wir nur die Rechnungen über den Gesamtbetrieb eines Jahres und die Bilanzen für das gesamte Netz. Wenn wir aber zurückkaufen, so können wir auf Grund der Konzessionen nicht alles mit einer Rechts-handlung vollziehen, sondern müssen bei der N. O. B. 25 Mal kaufen und 25 verschiedene Preise bezahlen, bei den Vereinigten Schweizerbahnen in gleicher Art. Weil die Bahnen dem Bunde bisher nur die Gesamtrechnungen und nicht die Spezialrechnungen übergeben haben, so sind sie, sagen wir, gehalten, über die 10 kritischen Jahre diese Spezialrechnungen vorzulegen. Das ist die zweite Position des Rechnungsgesetzes.

So sind wir dazu gelangt — die andern Punkte will ich nicht weiter berühren — zu erklären, dass das bestehende Rechnungsgesetz schon ziemlich feste Normen über das Rechnungs- und Verwaltungswesen der Aktiengesellschaften gibt, dass diese Bestimmungen aber ergänzt werden müssen. So sind wir zu dem Rachat und zum Studium desselben gekommen; wir sind dazu durch die Räte genötigt worden. Ich glaube wir können weiter sagen: Es liegt in der heiligen Pflicht der beiden gesetzgebenden Räte, das Volk zu veranlassen, sich beim nächsten Rückkaufstermin darüber auszusprechen, ob es mit dem Rückkauf der Eisenbahnen einverstanden ist. Das Volk wird dann antworten: Sagt uns, um was es geht, was wir kaufen, mit welchen Bedingungen wir kaufen und um welchen Preis! Die Ausmittlung dieser Verhältnisse, das ist die Pflicht der Räte, und die Räte haben dieselbe vorläufig dem Bundesrate zugedacht. Daher ist es also nicht etwas Zufälliges oder Willkürliches, wenn sich der Bundesrat mit dem Rückkauf und den daherigen notwendigen Vorlagen hefasst.

Nun hat Herr Richard nur so beiläufig die Be-

merkung einfließen lassen, der Bundesrat sei doch mit sich selbst im Widerspruche. Bei der Fusion der Jura-Simplonbahn habe er sofort eine Gesamtrechnung für das ganze Netz verlangt und habe sich mit der getrennten Rechnungsstellung für die beiden zusammen gelegten Netze nicht begnügen wollen. Heute, da die Nordostbahn eine Gesamtrechnung vorlege, sei der Bundesrat wieder nicht zufrieden und verlange getrennte Rechnung. Das beweist aber gar nichts zur Sache. Bei der Jura-Simplonbahn ist infolge der Fusion die Zusammenlegung der Konzessionen erfolgt und ein Teil der Fusion ist auch die Bestimmung, dass beim Rückkauf das Netz als ein einheitliches Konzessionsobjekt behandelt werde. Darum ist es gar nicht notwendig, erst zu untersuchen, aus welchen Stücken die Franco-Suisse, die Westbahn und die Jura-Bern-Luzernbahn bestanden hat; das ist ein überwundener Standpunkt; durch die Fusion ist die Zusammenlegung vollzogen, durch die Fusion ist auch schon vorgesehen, dass das Bundesgericht in allen streitigen Fällen entscheidet. Bei der Nordostbahn ist es natürlich anders; da sind wir noch auf dem Punkte, konzessionsgemäss, d. h. stückweise zurückzukaufen, und da genügt uns die einheitliche Rechnungsstellung nicht, sondern da wollen wir über jedes einzelne Konzessionsstück detaillierte Rechnung haben. Was diesen letztern Punkt betrifft, so muss ich noch eine Ergänzung machen. Im Jahre 1888, von welchem Jahre an die kritische Rechnungsperiode für den Rückkauf im Jahre 1898 beginnt, hat der Bundesrat einen Beschluss erlassen, nach welchem die Gesellschaften, deren Netze aus verschiedenen selbständigen Konzessionsobjekten bestehen, gehalten waren, sofort mit dem Beginn der Rechnungsperiode alljährlich neben den Gesamtrechnungen die Spezialrechnungen für jedes Einzelstück vorzulegen. Dieser Bundesbeschluss ist publiziert und den Gesellschaften noch direkt insinuiert worden. Die Centralbahn ist auf Verhandlungen eingegangen. Es ist nämlich im Bundesbeschlusse dann ferner erklärt, es seien die Eisenbahngesellschaften dieser Rechnungspflicht für die einzelnen Stücke in dem Falle enthoben, wo sie einwilligen, alle Stücke ihres Netzes zusammenzulegen und ein Konzessionsobjekt daraus zu machen; in diesem Falle genüge die Gesamtrechnung. Bei der Centralbahn ist im Jahre 1891 der Versuch gemacht worden und die Räte haben den Vertrag über die Zusammenlegung der einzelnen Konzessionsstücke genehmigt. Bei der Nordostbahn sind wir zu keinem Resultate gekommen; seit dem Jahre 1888 sind sieben Jahre verflossen und doch haben wir noch keine Spezialrechnungen. Was sollen wir machen? Wir können die Nordostbahn auffordern, die Spezialrechnungen vorzulegen; sie wird es aber halten wie bis jetzt, sie wird stillschweigend darüber weggehen, denn wir haben gar kein Mittel, mit dem wir der Nordostbahn beikommen könnten. Daher sind wir dazu gelangt, hier im neuen Rechnungsgesetz eine neue Bestimmung aufzunehmen, worin die Verpflichtung der Gesellschaften zu dieser Rechnungsstellung ausgesprochen wird und für den Fall, dass sie renitent bleiben, Rechtsfolgen angedroht werden. Zu diesen Bemerkungen bin ich veranlasst worden durch die ganz unpassende Vergleichung, welche Herr Richard glaubte machen zu sollen.

Nun hat Herr Richard dann gefunden, das Rechnungsgesetz nach der neuen Vorlage sei ganz un-

nötig; denn alles, was man da von den Gesellschaften fordere, habe man ja schon. Erstens habe man die Jahresrechnungen, welche jeweilen geprüft und genehmigt werden. Mit diesen Jahresrechnungen verhält es sich folgendermassen. Die Eisenbahngesellschaften sind nach dem Gesetze von 1883 verhalten worden, Jahresrechnungen und Bilanzen nach einem einheitlichen Schema vorzulegen und es hat sich der Bundesrat vorbehalten, zu prüfen, ob diese Rechnungen mit dem Gesetze und den Statuten der Gesellschaften übereinstimmen. Dagegen ist das Prüfungsrecht des Bundesrates darüber, ob diese Rechnungen mit den Konzessionen in Uebereinstimmung seien, nicht vorbehalten. Deshalb finden wir auch in diesen Rechnungen gar keinen Nachweis darüber, wie die Berechnungen im Falle des Rückkaufs laut den Konzessionen angestellt werden müssen. Wir haben daher hier eine Ergänzung einfließen lassen, dahingehend, dass das Prüfungsrecht des Bundesrates sich auch darüber zu erstrecken habe, ob die Jahresrechnungen und Bilanzen mit den Konzessionen in Uebereinstimmung seien. Das können wir den Jahresrechnungen nicht entnehmen. Dieselben befassen sich ja nicht nur mit der Verwaltung des ganzen Netzes, sondern auch mit allen andern Geschäften, welche von der Gesellschaft übernommen werden, mit Nebengeschäften, Liegenschaften ausser dem Bahngebiet, Kassenbeständen, Wertschriften im Portefeuille u. s. w. Alles das wird verwaltet; darüber wird Rechnung abgelegt; aber darin wird nicht ausgesondert, was wir wissen müssen, wenn wir nach Konzession zurückkaufen, und was wir nicht wissen müssen, weil es nicht zum Verkaufsobjekte gehört. Der Hinweis auf die Rechnungen ist ganz unbefriedigend und die Expertenkommission war darüber nur einer Meinung, dass hier bestimmtere, spezielle Nachweisungen erforderlich sind.

Im fernern ist zu sagen, dass die Eisenbahngesellschaften zu jeder Zeit selbst erklärt haben, dass diese Jahresrechnungen für die Ausmittlung des Rückkaufspreises nicht massgebend seien, sondern dass für diesen Rückkauf Rechnungen ganz anderer Art aufgestellt werden müssen. Diese Reklamationen und Vorbehalte der Eisenbahnen erscheinen zu jeder Zeit, wenn es ihnen nötig erscheint. Und ich glaube in der That, es sei so. Beim Rückkauf wird wirklich eine Preisausmittlung stattfinden müssen mit Hinsicht auf Faktoren, die in der Jahresrechnung gar nicht zu finden sind.

Herr Richard hat nun, wohl mehr zum Scherz als im Ernste, auf eine ganz besondere Nachweisung Bezug genommen, die wir in einer Uebersicht «Travaux d'extension et de parachèvement et acquisitions de matériel roulant» vom Jahre 1892 besitzen. Er meint, da finde man alles, was wir suchen wollen. Wie steht es mit diesem Verzeichnis? Was hat dasselbe für eine Bedeutung? Wir haben der Jura-Simplongesellschaft gegenüber schon früher die Erklärung abgeben müssen, dass von den technischen Organen viele Mängel an dem Bestand der Bahn, des Betriebsmaterials, der Stationseinrichtungen, der Brücken etc. signalisiert worden seien. Wir haben sie aufgefordert, die nötigen Massnahmen zu treffen, um die Ergänzungen, Verbesserungen und Verstärkungen einzuführen. Das ist übrigens nicht ein besonderes Verfahren gegen die Jura-Simplonbahngesellschaft gewesen, sondern wir hatten auch mit den andern Gesellschaften, wo gleichartige

Verhältnisse vorkamen, zu thun. Nur sind diese Mängel bei der Jura-Simplonbahn in besonderer Masse zum Vorschein gekommen. Ich will gleich beifügen, dass diese Mängel wesentlich auf dem Gebiete der ehemaligen Westbahn sich zeigten. Wir haben dann die Bahngesellschaft aufgefordert, sie möge uns erklären, in welcher Reihenfolge und in welcher Zeit diese Ergänzungen gemacht werden. Wir haben uns bereit erklärt, für eine ganze Reihe grösserer Objekte eine längere Zeit zu gewähren. Nach mehreren Rechargen hat uns die Direktion der Jura-Simplonbahn dieses Cahier zugeschickt. In demselben sind in drei verschiedenen Hauptabteilungen die Objekte bezeichnet, welche von uns als der Untersuchung wert aufgeführt worden sind und daneben die Erklärung, wie weit die Direktion des Jura-Simplon gegenüber unsern Anforderungen zu gehen gedenke. Wir haben diese Erklärungen des Jura-Simplon einer neuen, ziemlich schwierigen Untersuchung unterzogen und wir kamen in die Lage, die Gegenerklärung zu machen, dass diese Anerbietungen ungenügend seien. Das zweite Cahier, das Herr Richard in der Hand hat, enthält diese Gegenerklärung. Es fanden dann weitere konträktorische Unterhandlungen, schriftliche und mündliche, statt. Endlich haben wir den Jura-Simplon zu einer bestimmten Erklärung gedrängt, unter Ansetzung einer Exklusivfrist, nach deren Ablauf der Bundesrat bestimmte Beschlüsse fassen werde. Die Jura-Simplonbahn hat uns dann die weitergehende Offerte gemacht, dass sie das Betriebsmaterial ergänzen und im übrigen jährlich 800,000 Fr. für die Ergänzungen ausgeben werde. Die Untersuchungen darüber, ob diese Offerte genügend sei, haben ergeben, dass den notwendigen Begehren nicht Rechnung getragen ist. Wir haben auch erklärt, dass wir uns nicht darauf einlassen können, dass man eine jährliche Summe, die ins Budget zu fallen hätte, bezeichne, sondern dass die Objekte selbst ins Auge gefasst werden. Wie viel sie dann kosten, sei eine zweite, sekundäre Frage. Wir sind noch nicht zum Abschluss gekommen. Der Bundesrat hat sich allerdings damit befasst und es kann in sichere Aussicht gestellt werden, dass diese Verhandlungen zu einer Erledigung kommen.

Wenn Herr Richard findet, dass wir in diesem Tableau des Jura-Simplon das Material haben, um das Anlagekapital des Jura-Simplon zu berechnen, so glaube ich, ist das nicht richtig. Das passt gar nicht dahin, und Hr. Richard, der ja Mitglied der Jura-Simplonbahnverwaltung ist, muss das sehr wohl wissen.

Ich sage also: Das Rechnungsgesetz und die Materialien, die wir jetzt haben, genügen nicht, um zu dem Ziele zu gelangen, dass wir vor dem Kündigungstermin feststellen können, welches der Reinertrag und welches das Anlagekapital der Gesellschaften ist. Dass wir das aber fordern, dem kann im Grunde nur derjenige widersprechen, der uns überhaupt unmöglich machen will, den nächsten Termin zu benützen. Wir haben nach bestimmten Stipulationen der Konzessionen das Recht des Rückkaufs, und wir wollen nun auch wissen, welchen Preis der Verkäufer fordern wird, um uns darüber zu unterrichten, ob wir diese Berechnung als richtig anerkennen können oder nicht. Das ist das Vorgehen, über welches Herr Richard nicht genug des Tadels anzubringen im Falle war. Ich glaube, man wird mit uns einiggehen, dass die Aufgabe, die

hier gestellt werden will, durchaus keinen integrierenden Bestandteil des Gesamtstudiums der Rückkaufsfrage bildet.

Es ist von den Konsequenzen des Gesetzes gesprochen und es sind da sehr schlechte Aussichten eröffnet worden. Von den Besorgnissen, welche die deutschen und französischen Aktionäre begreiflicherweise haben, und von den Massnahmen, die sie schon getroffen haben und noch treffen werden, will ich gar nicht sprechen. Ich betrachte das als eine Phantasie, welcher jeder ernsthafte Boden mangelt. Es ist allerdings merkwürdig, dass zuerst aus der Westschweiz der Ruf nach Berlin gedrungen ist, man solle wohl zusehen, es handle sich um eine Vergewaltigung der Aktionärinteressen. In den Berliner Blättern erfolgte dann die Antwort: wir danken den Westschweizern, dass sie uns aufmerksam gemacht haben und wir werden zusehen. Bis jetzt hat dieser ganze Verlauf keine Resultate gegeben, und ich glaube nicht, dass ein weiterer Versuch gemacht werde.

Aber man spricht überhaupt von der Trübung der Verhältnisse, die in finanzieller Beziehung durch dieses Rechnungsgesetz bewirkt werde. Ja, was wird denn getrübt, wenn man vom Rückkauf spricht? Die Meinungen sind sehr verschieden. Herr Freuler hat uns gesagt, die Grossaktionäre wollen den Rückkauf, und andere sagen, die Grossaktionäre wollen den Rückkauf nicht. Diese Herren Grossaktionäre immer bei heiterer Laune und in der Hoffnung, noch bessere Geschäfte zu machen, zu erhalten, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Wir wollen die Herren machen lassen. Sie sind so gut orientiert und haben so festen Boden, dass sie ihr Schicksal selbst herzustellen im stande sind. Es ist nicht wahr, dass durch dieses Gesetz eine Trübung des Finanzkredits unseres Landes hervorgerufen werde. Wir wollen nur die Ausführung unserer Konzessionsbestimmungen auf dem Wege des Gesetzes, und wir wollen — darauf werde ich bei der Detailberatung zurückkommen — noch eine solidere Verwaltung der Eisenbahngesellschaften herbeiführen. Wir wollen sie verhalten, dass sie Reserven anlegen, um jederzeit ihr Anlagekapital im vollen Werte darstellen zu können. Dass dieses Bestreben, zu einer Konsolidierung der Verwaltung mitzuhelfen, den Finanzkredit des Landes schädigen soll, ist uns ganz unverständlich. Man hat die gleiche Behauptung schon im Jahre 1883 aufgestellt. Ich kann mich wohl erinnern, dass die Gegner des damaligen Gesetzes in den eidgenössischen Räten darüber einer Meinung waren. Und was war die Folge jenes Gesetzes? Die Bahngesellschaften haben sich sehr gut restauriert und der Kredit der Bahngesellschaften ist sehr erheblich gestiegen. Und wenn heute auf den Börsen der Wert der Schweizerbahnen neben dem Wert der fremden Bahnen sehr wohl konkurriert, so ist das, wie ich glaube, hauptsächlich unserer schweizerischen Gesetzgebung, welche bestrebt war, die Verwaltung zu festigen und zu konsolidieren, zu verdanken.

Noch einige Worte betreffend den Simplon! Wenn Herr Richard uns das Versprechen giebt, dass Gonf bei der Finanzierung des Simplon sehr wirksam miteingreifen werde, so sind wir ausserordentlich dankbar und Herr Richard wird den Dank des Vaterlandes für sich in Anspruch nehmen dürfen. Wir hoffen, dass der Simplon finanziert werde. Es ist das

nicht eine leichte Sache von einigen Tagen, aber der Bundesrat bezweifelt nicht, dass der Simplon auf Grund der bereits abgeschlossenen Verträge ausgeführt werde. Dass die Finanzierung glücke, dazu wird der Bundesrat alles thun, was an ihm liegt. Aber was soll der Simplon dadurch leiden, dass die Jura-Simplonbahn auf solidere Basis gestellt wird? Wir haben immer noch gemeint, dass der öffentliche Kredit sich dorthin wenden werde, wo ein solides Rechnungswesen und eine solide Verwaltung gehandhabt wird. Da glaube ich, sind wir auf dem richtigen Wege, wenn wir auch hier dem Simplon die Aussicht auf Verwirklichung eröffnen. Durch das vorgeschlagene Rechnungsgesetz würde die Kreditfähigkeit der Jura-Simplonbahn nicht nur nicht geschwächt, sondern gehoben.

Uebrigens sind das Betrachtungen, die jeder für sich machen kann, wie er will. Sie sind etwas weniger sachlich; aber ich glaube darauf zurückkommen zu sollen, weil Herr Richard mit etwas Nachdruck Besorgnisse im andern Sinne ausgesprochen hat.

Ich will nicht unterlassen, schliesslich die formelle Erklärung zu wiederholen, dass dem Bundesrate weit abliegt, irgendwie in die Verwaltungssphäre der Eisenbahngesellschaften, in ihr Vermögen, in ihre Betriebsfähigkeit in anderer Art einzugreifen, als so wie er es zur guten Führung der Gesellschaften selbst und wie er es im öffentlichen Interesse der Schweiz für nötig findet. Denn neben den Eisenbahngesellschaften — das will ich den Herren Richard und Freuler noch sagen — bestehen fort und fort die grossen öffentlichen Interessen der Schweiz.

**von Arx**, Berichtertatter der Kommission: Ich will Sie nicht lange aufhalten. Aber ich finde es doch am Platze, als Präsident der Kommission mich gegenüber einigen Bemerkungen, die gegen die Kommission gefallen sind, auszulassen.

Man hat sich namentlich darüber aufgehalten, dass die Kommission in unreglementarischer Weise zusammenberufen worden sei. Das ist allerdings wahr; allein es blieb dem Rate unbenommen, schon am ersten Tage des Zusammentrittes zu erklären, dass er die Nomination seines Bureaus nicht sanktioniere. Er hätte dann von sich aus eine Wahl vornehmen können; aber er hat es unterlassen. Ich glaube, dass kein einziges Mitglied der Kommission betrübt gewesen wäre, wenn Sie demselben die Arbeit weggenommen und auf andere Herren übertragen hätten.

Man hat sich auch über die Indiskretionen, die von Seite der Kommission begangen sein sollen, aufgehalten. Die Kommission kann nichts dafür, wenn während ihrer Verhandlungen jeweilen fünf oder sechs Journalisten vor der Thüre standen. Es ist auch nichts Unnatürliches, wenn der eine oder andere der Herren im Verlaufe der Beratungen seine Stimme über Gebühr erhoben hat. Wir können auch nichts dafür, wenn nach den Sitzungen der Kommission die Herren Journalisten uns auf Schritt und Tritt verfolgten und da und dort aus einem Privatgespräch mit einem Kollegen dieses und jenes entnommen und an die Zeitungen telegraphiert haben.

Was die Bemerkung anbelangt, dass das Gesetz nicht mit der genügenden Sorgfalt präpariert worden

sei, so kann ich nur folgendes erwidern: Ich bin seit mehreren Jahren Mitglied der eidgenössischen Räte und war schon oft Mitglied von wichtigen Kommissionen; aber ich war noch nie dabei, wo ein Gesetz in so vielen und so langen Sitzungen behandelt worden wäre, wie es gerade hier der Fall war. Ich kann nur behaupten, dass das Gesetz mit aller Sorgfalt und der Wichtigkeit entsprechend behandelt worden ist.

Nun haben die Herren Richard und Freuler eigentlich viel mehr von der Verstaatlichung gesprochen als von diesem Rechnungsgesetz und es würde mir ein ausserordentliches Vergnügen machen, namentlich Hrn. Richard — im übrigen ganz gentleman — auf diesem Gebiete zu folgen. Allein ich glaube, wir thun gut daran, die grosse Diskussion über diese Frage zu verschieben bis der Moment da sein wird, darüber zu sprechen. Aber dagegen möchte ich von vornherein protestieren, dass man die Verstaatlichung so darstellt, als ob dieselbe von vornherein, wie Herr Freuler es that, verurteilt sei. Herr Freuler interpretiert überhaupt die Volksbeschlüsse merkwürdig: Weil das Volk die Militärvorlage verworfen hat, will es nichts vom Militärwesen wissen; weil das Volk der Eidgenossen das Zündhölzchenmonopol verworfen hat, will es, dass die Arbeiter im Frutigthal auch fernerhin mit gelbem Phosphor vergiftet werden, oder weil es den Centralbahnhandel, weil er ihm zu teuer war, verworfen hat, will es von der Verstaatlichung nichts wissen! Allein das wissen wir nicht, wie das Volk sich zur allgemeinen Verstaatlichung stellen wird. Wir haben das Postulat der Verstaatlichung nicht gebracht, sondern es ist da und will gewürdigt werden; es wird auch nicht verschwinden, solange die Konzessionen bestehen. Es ist gestellt worden von denjenigen, welche seiner Zeit die Konzessionen gemacht und angenommen haben; denn in diesen Konzessionen steht es, dass wir in regelmässig wiederkehrenden Perioden erklären können, ob wir die Bahnen kaufen wollen oder nicht. Das wird am

1. Mai 1898 der Fall sein und von da an alle 15 Jahre, und wir haben die Pflicht, auf diesen in den Konzessionen vorgesehenen Termin alles vorzubereiten, was nötig ist, um uns und das Volk über die Entschlüsse, welche es zu fassen hat, aufzuklären. Das ist der Zweck dieses Gesetzes und es ist ein Zweck, den wir nach meiner Ansicht voll und ganz erreichen.

Ich möchte Ihnen nochmals empfehlen, auf die Vorlage einzutreten und ja nicht einen allfälligen Antrag des Herrn Freuler anzunehmen, nun hier die Verhandlungen abubrechen und sie erst was weiss ich wann, vielleicht im März, wieder aufzunehmen, sondern morgen auf die Detailberatung einzutreten und dieselbe auch zu Ende zu führen.

M. le Président: M. Freuler fait il la proposition de ne pas entrer en matière?

Freuler: Nein!

M. le Président: L'entrée en matière n'est donc pas combattue; elle est décidée.

M. le Président: Je ferai observer à M. Freuler que nous ne pouvons en tout cas pas aborder le budget demain étant donné que le conseil national, qui a eu la priorité sur cet objet, n'a réuni ses observations à votre commission qu'aujourd'hui même. La commission ne peut donc pas être prête pour demain. Cet objet viendra jeudi, car j'espère que nous terminerons demain la discussion sur le projet de loi sur la comptabilité des chemins de fer en tenant une séance de relevée.

Die Beratung wird abgebrochen.  
(La discussion est interrompue.)



**Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

**Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1895 - 09:00
Date	
Data	
Seite	709-750
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 729

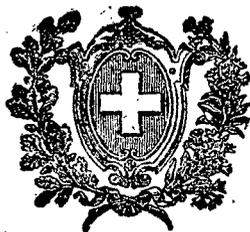
Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 40

BULLETIN

STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2. —, Union postale fr. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat. — Conseil des États.

Sitzung vom 18. Dez. 1895, vormittags 9 Uhr. — Séance du 18 décembre 1895, à 9 h. du matin.

Vorsitzender: }  
Präsident: } *M. Jordan-Martin.*

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.

Detailberatung. — *Discussion article par article.*

(Siehe die Diskussion über die Eintretensfrage Seite 723 ff. hievon. — Voir la discussion sur l'entrée en matière p. 723 et suivantes ci-devant.)

Titel und Ingress.

*Titre et préambule.*

Angenommen. — *(Adoptés.)*

*Art. 1.*

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Das Bundesgesetz über das Rechnungswesen vom Jahre 1883 steht vor, dass nur das Rechnungswesen derjenigen Bahnen dem Bunde unterstellt werden soll, welche ihren Gesellschaftssitz in der Schweiz haben. Nach Art. 1 des neuen Gesetzes nun wird dieses Aufsichtsrecht auf sämtliche Linien ausgedehnt, welche in der Schweiz gelegen sind, mithin auf die Linien, welche Kantone besitzen, wie z. B. der Jura-Neuchâtelois oder Genf-Annemasse, welche dem Kanton Genf gehört, oder die Linien von Privaten, wie z. B. die Rothorn- oder die Monte-Generosobahn. Ferner soll das Gesetz ausgedehnt werden auf Bahnstrecken, welche schweizerischen Eisenbahnen gehören, aber von ausländischen Gesellschaften betrieben werden und endlich auf fremde Eisenbahngesellschaften, welche in der Schweiz Linien erbaut haben und dieselben auch betreiben. Die Gründe, warum diese Ausdehnung vorgesehen wurde, habe ich Ihnen gestern in der Hauptsache ausein-

andergesetzt. Die Kommission ist mit etwelcher Vorsicht an diesen Artikel herantreten und zwar mit Rücksicht auf die fremden Gesellschaften. Wir sagten uns: Gesetzesbestimmungen aufstellen, welche unter Umständen nicht ausgeführt werden können, hat doch etwas Demütigendes für uns, und der Fall könnte vielleicht gegenüber diesen Gesellschaften eintreten. Es hat uns aber der Herr Bundesrat diesbezüglich beruhigt, indem er ausgeführt hat, dass die fremden Gesellschaften sich bisher der Bundesgesetzgebung in loyaler Weise gefügt haben, dass wir übrigens dieselben, wenn sie es nicht thäten, dazu zwingen würden, indem wir Herr sind in unserem Lande und unser freier Wille nur durch Staatsverträge, die etwa abgeschlossen worden sind, beschränkt werden kann. Um uns über diesen Punkt zu beruhigen, haben wir das Departement beauftragt, uns einen schriftlichen Bericht über das Verhältnis der fremden Bahnen zum Bund oder zu den Kantonen vorzulegen. Dieser schriftliche Bericht ist uns eingegangen und es geht daraus hervor, dass hinsichtlich der Bahnlinien, welche schweizerischen Eigentümern gehören, keine Hindernisse vorhanden sind; es betrifft das Genf-Annemasse, Basel-St. Ludwig und Chiasso-Schweizergrenze. Hinsichtlich der Bahnlinien, welche durch ausländische Unternehmungen auf schweizerischem Gebiete gebaut worden sind, wie z. B. Genf-La Plaine von der P. L. M.-Bahn, dann der Linien Buchs bis zur Grenze in Schan und Sanct-Margreten bis zur Grenze in Lustenau, welche im Eigentum der k. k. österreichischen Staatsbahnen liegen, sind z. Z. die gleichen Konzessionen gemacht und vereinbart worden, wie für die übrigen Schweizerbahnen zu jener Zeit, also Konzessionsdauer 99 Jahre, Kündigungsfrist 5 Jahre, Entschädigung der 25fache Reinertrag, aber in keinem Falle weniger als das

ursprüngliche Anlagekapital und Entscheidung von Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht. Eine Ausnahme besteht einzig in Bezug auf die grossherzogl. badischen Bahnen, indem die Rückkaufssumme und die Rechnungsverhältnisse mit der grossherzoglich badischen Regierung s. Z. durch einen Staatsvertrag vereinbart worden sind. Mit Rücksicht auf diesen Vertrag mit einem fremden Staate beantragen wir Ihnen am Schlusse des Lemma 1 zu sagen: «soweit dies nach den abgeschlossenen Staatsverträgen zulässig ist.»

Das Lemma 2 dieses Artikels 1 entspricht ganz genau dem O.-R. und den bisherigen Bestimmungen. Es ist nun von Hrn. Richard zu Artikel 1 ein Änderungsantrag gestellt worden: «Das Rechnungswesen der Eisenbahnen in der Schweiz mit Ausnahme derjenigen, welche Kantonen oder Gemeinden gehören, unterliegt» u. s. w. Ehe ich mich über diesen Antrag Richard verbreite, will ich gerne vorher seine bezügliche Begründung entgegennehmen, mir vorbehaltend, ihm zu antworten. Ich beantrage Ihnen Annahme des Artikels 1 nach Vorschlag der Kommission.

**M. Schaller:** Entre la loi qui nous est présentée et celle de 1883, il y a une différence à l'art. 1<sup>er</sup> en ce qui concerne les chemins de fer étrangers. Je me suis demandé, s'il était nécessaire d'élaborer une nouvelle loi, il me semblait que celle du 21 décembre 1883 contenait des dispositions suffisantes pour régulariser la position des chemins de fer.

«Die Rechnungen und Bilanzen sämtlicher Eisenbahngesellschaften, welche ihren Gesellschaftssitz in der Schweiz haben, sind nach den Vorschriften des Obligationenrechtes aufzustellen, soweit das vorliegende Gesetz nicht besondere davon abweichende Bestimmungen enthält.

Unter den Aktiven der Bilanz einer Eisenbahngesellschaft dürfen alle Kosten verrechnet werden, welche für den Bau oder den Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials verwendet worden sind.

Wird eine Bahn durch Vertrag von einer andern Gesellschaft um einen Preis erworben, welcher geringer ist, als der bisherige Bilanzwert, so darf der neue Bilanzwert nicht mehr als den Kaufpreis betragen; ist hingegen der Kaufpreis höher, so darf der Ansatz der alten Bilanz nicht überschritten werden.

Organisations-, Verwaltungskosten und Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Einrichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten gleichgehalten. Unter jene dürfen aber Geldbeschaffungskosten nicht gerechnet werden.»

Je faisais déjà partie de la commission, lorsque la loi de 1883 fut discutée, l'honorable M. Wirz était président et rapporteur de la commission, M. Estoppey faisait minorité et moi je m'étais abstenu; d'un côté, on disait que la loi était d'une nécessité absolue pour introduire de l'ordre dans la comptabilité des compagnies, et de l'autre, on trouvait que les dispositions de la loi étaient arbitraires et allaient à l'encontre des graves intérêts engagés dans les chemins de fer et spécialement de ceux des cantons de la Suisse occidentale qui, abandonnés à

leurs propres forces, avaient eu à créer un réseau très coûteux et dans lequel ils avaient inutilement jeté des millions, alors que si l'entente avait pu s'établir entre les cantons intéressés, ou si la Confédération était intervenue d'une manière amiable entre les cantons en discordance, ces millions auraient pu être épargnés.

Cette loi avait été adoptée parce que l'on nous disait que c'était par raison d'ordre (Ordnungswesen), aujourd'hui on nous dit la même chose. Je ne suis pas assez expert en cette matière pour me rendre exactement compte des différences qu'il y a entre la loi que nous discutons avec les modifications que la commission y a apportées, et celle de 1883; cette loi n'a peut-être pas été exécutée comme elle aurait dû l'être, mais elle pose les mêmes principes que celle d'aujourd'hui. Mais le dernier projet du conseil fédéral allait beaucoup plus loin que la loi de 1883 et voilà pourquoi, dès le principe, j'ai été disposé non-seulement à m'abstenir comme en 1883, mais à repousser franchement le projet. Aujourd'hui que, sur les vœux de la commission unanime, le conseil fédéral a apporté de sérieuses modifications à ses dispositions, je me suis décidé pour l'entrée en matière, sous réserve de discuter avec vous les différentes propositions que j'ai formulées avec l'honorable M. Richard. Je ne veux pas mettre obstacle à la réalisation de ce que je crois être un progrès, d'autant plus que les compagnies elles-mêmes, que j'ai désiré entendre avant de prendre un parti, déclarent qu'elles acceptent en principe la révision de la loi sur leur comptabilité. Voici, en effet, ce que je lis dans le mémoire qui vous a été distribué. Sous cette réserve les compagnies sont unanimement d'avis de ne pas s'opposer au but de la loi qui consiste, d'après les termes du message du conseil fédéral, à astreindre les entreprises de chemins de fer à déposer, avant l'échéance du terme de rachat, la justification du produit net annuel et du capital de construction, «calculé sur les clauses des concessions, et à combler, conformément aux principes d'une bonne administration et d'une saine gestion financière, les lacunes que la pratique a constatées dans la loi en vigueur jusqu'ici».

Il y a donc des lacunes dans cette loi, j'avoue que le temps ne m'a pas permis de les examiner, nous devons nous en rapporter aux déclarations qui ont été faites, la commission a été tellement pressée pour préparer son rapport qu'elle n'a pas eu le temps de s'en rendre compte, d'autant plus qu'elle n'a pas eu un seul compte sous les yeux. Pour bien comprendre le but de la loi, il eut pourtant été très utile de pouvoir constater la nécessité qu'il y avait à modifier la loi de 1883.

Je crois que l'art. 1<sup>er</sup> peut être adopté avec la modification que lui a apporté la commission. En effet, ce ne serait pas une chose sans importance que de déclarer que les entreprises étrangères, dont le réseau se trouve en tout ou partie en Suisse, doivent être soumises à la législation suisse.

Sans doute, pour ce qui concerne les règles de police relatives au trafic, dès le moment que ces entreprises se trouvent sur le territoire suisse, elles doivent se soumettre aux dispositions des lois suisses. Mais, comme on l'a dit hier, lors de l'entrée en matière, il s'agit de modifications plus profondes, qui pénètrent dans la vie intérieure des sociétés,

elles-mêmes. Ainsi, la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, qui a un vaste réseau, qui constitue en France une véritable puissance, l'obligerions-nous à modifier sa comptabilité, dont le service central est à Paris, pour les quelques kilomètres d'exploitation qu'elle emprunte au territoire suisse, tout en la forçant à se plier aux règles de trafic, de police, que notre souveraineté nous donne le droit de lui imposer? Je ne le pense pas, et je suis encore à me demander de quelle manière nous pourrions faire exécuter de telles dispositions. La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, vous le savez, était disposée à entrer en négociations avec le canton de Genève pour lui céder sa gare, et c'est, si je ne me trompe, le gouvernement français qui est intervenu pour empêcher que cette négociation fût conclue. La législation française peut interdire au Paris-Lyon-Méditerranée de se soumettre aux exigences de la nôtre.

Je crois que nous irions à l'encontre de difficultés plus grandes peut-être qu'on ne se l'imagine. Avec la restriction des traités internationaux qui vous est proposée par la commission du conseil des états, je veux bien essayer d'entrer dans la voie qu'on nous ouvre, mais je ne me dissimule pas que nous nous heurterons à des obstacles moins aisés à surmonter qu'on le pense dans les sphères fédérales.

**M. Richard:** Je vous demande la permission de présenter à l'occasion de cet article 1<sup>er</sup> trois observations que j'exposerai le plus brièvement possibles, puisque le temps nous est limité et ne nous permet pas d'entrer dans des développements qui cependant auraient eu ici leur place.

Ma première observation est d'une portée générale. Je constate avec regret que le caractère juridique de notre loi marque une évolution législative des plus graves.

En effet, en 1883, le conseil fédéral et les orateurs des chambres qui prirent part au débat de cette époque, étaient unanimes à déclarer que le régime imposé aux compagnies de chemins de fer reposait sur les principes essentiels et fondamentaux du c. o. Cela était affirmé expressément dans le message du conseil fédéral. Aujourd'hui, un changement complet s'opère, ce n'est plus le c. o. qui est la source du droit à appliquer, ce sera maintenant la loi nouvelle et exceptionnelle, dont nous débattons les principes. En fait, le c. o. passe au second rang, il n'est plus qu'un droit subsidiaire, secondaire, et c'est la législation spéciale que nous sommes en train d'édicter qui devient la règle principale, le droit commun.

Je n'insisterai pas sur l'importance d'un tel changement. Il est d'une gravité qui n'échappera pas aux jurisconsultes de cette assemblée.

En 1883, M. Wirz, rapporteur au conseil des états, disait:

«Nous invoquons comme principe fondamental et comme base du projet de loi l'application du c. o.»

Actuellement, il n'en est plus de même, et ce que nous considérons en Suisse comme étant la loi générale devient un droit restreint et passe au second plan.

Seconde observation: Le projet donne une extension considérable aux règles adoptées en 1883.

Tandis qu'il y a douze ans on n'avait soumis à ce

régime spécial que les grandes compagnies de notre réseau national, ou du moins celles ayant leur siège social en Suisse, on va cette fois-ci beaucoup plus loin. On étend les effets de cette législation d'exception à toutes les compagnies de chemins de fer, qu'elles aient leur siège social en Suisse ou à l'étranger. Il suffit qu'elles aient un kilomètre sur notre territoire.

M. Schaller vient de vous expliquer et de mettre en lumière les difficultés probables que l'autorité fédérale rencontrera dans l'exécution de cette prescription. Je n'y reviens pas. Je constate seulement que l'on cherche à faire rentrer dans un régime unique, uniforme, tout l'ensemble et toute la variété des lignes de chemins de fer, sans tenir compte de leur diversité de types et de conditions techniques et juridiques. Non seulement les chemins de fer nationaux, mais les chemins de fer étrangers, non seulement les chemins de fer à voie normale, mais ceux à voie étroite, les tramways, les lignes à moteur hydraulique, électrique, ou autre, ayant chacune un genre spécial d'exploitation. On a cependant senti la nécessité de faire une exception en faveur des lignes étrangères qui peuvent être au bénéfice de traités internationaux ou d'instruments diplomatiques particuliers. Cette exception est parfaitement juste, et je l'approuve d'une manière complète. Il était loyal, en effet, équitable, de notre part, de reconnaître les droits de l'étranger, car l'étranger, il ne faut pas se le dissimuler, s'est ému des tendances législatives qui se manifestent depuis un certain temps dans notre pays au sujet des chemins de fer. Et pour le dire en passant, puisque l'occasion s'en offre à moi, cette émotion qui a gagné les places étrangères n'est point due, comme on vous le disait hier, à des lettres parties de la Suisse française dans le but de la provoquer.

A une époque où le télégraphe lance tous les jours, et dans toutes les parties du monde, les nouvelles de quelque importance, où la presse renseigne le public de la façon la plus complète sur tout ce qui se fait et se prépare dans le sein des conseils, il n'est pas nécessaire que des lettres privées partent de la Suisse française, pour renseigner les intéressés, ou adresser une dénonciation aux financiers de Berlin. Nous n'allons pas chercher de mot d'ordre à Berlin, et nous n'attendons pas l'appui de l'étranger pour combattre des principes législatifs que nous croyons erronés et dangereux. Il importe du reste de se souvenir que les étrangers ont apporté des capitaux importants en Suisse, qu'ils sont actuellement actionnaires de nos principales lignes, que plusieurs banquiers allemands font même partie des conseils d'administration de compagnies suisses, et que naguère — il y a peu d'années — ces grands financiers allemands contre lesquels on s'élève avec une véhémence pudeur, avaient leurs grandes et petites entrées chez le plus haut monde politique suisse.

Tous ces financiers allemands, croyez-le, sont parfaitement au courant de ce qui se passe dans notre pays. Ils connaissent parfaitement notre politique ferrugineuse, et il serait injuste de soupçonner des citoyens suisses d'une délation antipatriotique. Au surplus, est-ce que les gens qui s'occupent chez nous d'affaires de bourse ont intérêt à discréditer les valeurs qu'ils possèdent? Absolument pas. Cette seule considération d'intérêt suffirait à les engager

au contraire à cacher, à dissimuler aux yeux des étrangers tout ce qui peut déterminer une baisse sur ces valeurs ou les discréditer! Il est donc nécessaire de dissiper toute équivoque malveillante. Il ne serait pas vrai de prétendre que les financiers étrangers ont été prévenus et excités par des correspondants de la Suisse française.

Ceci dit, je reviens à l'article 1<sup>er</sup> et je demande au conseil de bien vouloir étendre l'exception que la commission a faite, aux lignes qui appartiennent aux cantons et aux communes, au Volland-Anne-masse qui appartient au canton de Genève, au Jura-Neuchâtelois et à d'autres encore qui sont la propriété de cantons qu'on n'a pas même avisés de la préparation du projet de loi. Ces lignes ne peuvent pas être assimilées à celles exploitées par les compagnies. Les sociétés de chemins de fer proprement dites sont des puissances financières organisées dans le but de réaliser des profits, de distribuer des dividendes aux actionnaires, tandis que ce n'est pas là le caractère des lignes qui appartiennent à des états confédérés ou aux communes. La ville de Bâle n'a pas institué ses tramways pour en faire une entreprise financière, mais dans le but de rendre des services au public. Il en sera peut-être de même un jour pour Zurich, Lucerne et autres villes: ce n'est pas dans une pensée de lucre que ces villes construiront des tramways. Evitons donc toute confusion à cet égard. D'autant plus que je me demande comment on pourrait faire exécuter la loi par ces cantons, ces communes, qui ont leur comptabilité organisée sur des bases tout-à-fait différentes, purement administratives et non commerciales, et qui très souvent ne soldent pas en bénéfice. Est-ce qu'on obligera ces cantons à inscrire dans leur budget annuel des sommes pour alimenter un fonds de renouvellement? Ce serait impossible.

On a dit qu'il n'y avait pas lieu de s'inquiéter de la situation particulière des cantons et des communes parce qu'il est fort probable que la Confédération n'achètera jamais leurs lignes.

Mais alors, si nous sommes en présence d'une inapplication éventuelle de la loi, pourquoi vouloir y conserver une disposition, dont on ne fera jamais usage et qui ne sera qu'une perpétuelle menace?

Enfin, la question qui nous occupe maintenant a été soulevé en 1883, soit à l'occasion du Jura-Neuchâtelois, soit à l'occasion de réclamations du canton de Berne. A cette époque-là, on a trouvé qu'il n'y avait pas lieu de mettre les souverainetés cantonales sous la tutelle fédérale, qu'il ne serait pas de la dignité des cantons d'être assimilés à des négociants et d'être obligés de s'inscrire au registre du commerce pour acquérir la personnalité civile nécessaire à l'administration financière.

En 1883, le rapporteur de la commission du conseil des états disait expressément:

«En terminant notre exposé du contenu de la loi, nous n'hésiterons pas à déclarer, avec inscriptions au procès-verbal, afin de rassurer le gouvernement de l'état de Berne, que la présente loi ne s'applique pas aux lignes d'état proprement dites.»

Une pareille décision était sage et rien n'est venu depuis qui puisse l'infirmier.

Je vous demande donc de persévérer dans les déclarations précises que le conseil des états a faites, il y a 12 ans, et je crois qu'en consentant à l'exception que je vous prie d'apporter à l'art. 1<sup>er</sup>, vous

diminuerez la surface d'opposition que votre loi ne manquera pas de provoquer dans le peuple.

**M. Monnier:** Comme représentant du canton de Neuchâtel qui est propriétaire d'une des seules lignes de chemin de fer d'Etat existant en Suisse, je me permets d'appuyer et de recommander très vivement la proposition de M. Richard. Je ne comprends pas quels peuvent être les motifs qui ont engagé le Conseil fédéral et la majorité de la commission à étendre aux chemins de fer d'Etat, de cantons et de communes les dispositions d'une loi qui me paraît spécialement dirigée contre les compagnies et les sociétés privées qui sont propriétaires de chemins de fer. C'est là une innovation de la loi que nous discutons.

L'ancienne loi était intitulée: *Loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer*, et la nouvelle: *Loi sur la comptabilité des chemins de fer*.

L'art. 1<sup>er</sup> de la loi de 1883 disait que les comptes et bilans de toutes les compagnies de chemins de fer ayant leur siège social en Suisse, devaient être établis d'après les prescriptions du c. o., etc.; et lors de la discussion il avait été entendu et noté au procès-verbal, ainsi que l'a fait remarquer M. Richard, que cette loi sur la comptabilité des chemins de fer ne devait pas s'appliquer aux chemins de fer possédés par l'Etat, cantons ou communes.

Quelle est la raison pour laquelle on a dérogré à ce principe reconnu en 1883? Quel est le motif impérieux qui nous engage aujourd'hui à soumettre les chemins de fer de l'Etat aux dispositions du nouveau projet de loi sur la comptabilité des chemins de fer? J'avoue que je l'ignore. J'ai cherché à m'en rendre compte par la lecture du message du Conseil fédéral, mais je n'y ai trouvé que cette seule raison, page 5:

«La sauvegarde des droits que la Confédération tient des concessions et de sa souveraineté exigeait, si on la veut complète, que la loi fût ainsi applicable à tous les chemins de fer situés en Suisse.»

Cette affirmation est excessivement vague. Je ne vois pas quel est le fait nouveau qui, depuis 1883, a surgi pour changer ainsi les dispositions du pouvoir fédéral à l'égard des chemins de fer qui sont la propriété des cantons. Ce terme: Sauvegarde des droits que la Confédération possède est assez élastique pour qu'on y puisse faire rentrer tout ce que l'on veut.

Il me semble pourtant qu'on ne devrait pas oublier que ce sont les cantons qui, en accordant des concessions ont constitué nos plus anciens chemins de fer et que la souveraineté en matière des chemins de fer qui appartient aujourd'hui à la Confédération, lui a été cédée bénévolement par les cantons. La Confédération serait malvenue à les récompenser de ce sacrifice en les traitant purement et simplement comme des particuliers ou des compagnies d'actionnaires; ne fut-ce que pour maintenir les bons rapports qui doivent exister entre la Confédération et les cantons, celle-ci ne devrait pas agir ainsi. La Confédération devrait, lorsqu'il s'agit des cantons, s'inspirer d'autres règles de conduite que celles, qu'elle pratique quand il s'agit de compagnies d'actionnaires.

Il y a là une question de dignité que je ne puis passer sous silence. Je ne voudrais pas lui donner plus d'importance qu'elle n'en mérite, mais il me semble qu'il y a quelque chose d'humiliant pour un canton à être traité comme un simple particulier, car les compagnies de chemins de fer ne sont pas autre chose aux yeux de la loi qui leur donne des directions pour la conduite de leur ménage intérieur et la tenue de leur comptabilité.

Les cantons possèdent pourtant encore une ombre de souveraineté. Il me paraît que la Confédération devrait en tenir compte. La comptabilité des chemins de fer d'Etat est organisée sur des bases tout à fait différentes que celle des compagnies de chemins de fer. La comptabilité des chemins de fer d'Etat, c'est la comptabilité de l'Etat lui-même. Leur budget fait partie de celui du canton; il est approuvé, ratifié, ainsi que leurs comptes annuels, par le grand Conseil, voulez-vous alors soumettre cette comptabilité là, établie, ratifiée par les autorités supérieures du canton, aux mêmes règles, à la même discipline que la comptabilité des compagnies? Je n'en vois vraiment pas la nécessité. La faire passer sous la férule d'un inspecteur envoyé dans le canton par le Département fédéral des chemins de fer, serait vraiment excéder les limites.

Mais abstraction faite de cette question de dignité, d'égards entre la Confédération et les cantons, je ne distingue pas la raison véritable qui milite en faveur de l'extension de la loi aux chemins de fer d'Etat. Quel est le but de cette nouvelle loi? Comme celui de l'ancienne. C'est, on peut bien le dire, une mesure de précaution de défiance prise à l'égard des compagnies de chemins de fer. La Confédération craint qu'elles n'abusent de leur situation pour renchérir le prix du rachat qu'elle se propose de faire. Son intervention leur impose des règles extrêmement sévères, strictes. Je ne sais pas jusqu'à quel point elle a le droit d'agir ainsi, mais en tous cas, elle n'a aucune raison pour se défier des cantons propriétaires des lignes de chemin de fer, qui, en définitive, sont des associés, comme pouvoirs publics, et contribuent avec elle à sauvegarder l'intérêt général du pays.

Il me semble en outre qu'il y a intérêt pour la Confédération à ne pas étendre les dispositions de la loi aux chemins de fer d'Etat cantonaux ou communaux.

Le but essentiel de la loi, c'est de préparer le rachat des chemins de fer. D'accord. Que la Confédération rachète les chemins de fer privés des compagnies d'actionnaires, elle aura notre approbation. Mais entre-t-il dans le programme de la Confédération de racheter des chemins de fer possédés par l'Etat, sous forme de cantons ou de communes? Vraiment, je ne le crois pas. Je ne verrais pas pourquoi la Confédération qui s'impose déjà une tâche assez lourde en rachetant les chemins de fer privés, voudrait l'aggraver en s'engageant d'avance à racheter les chemins de fer qui appartiennent aux cantons. Ces chemins de fer, qui ont été construits ou rachetés par les cantons, sont déjà aujourd'hui des chemins de fer d'Etat, et les cantons ont accompli déjà par avance, pour ainsi dire, la tâche que la Confédération s'impose à elle-même.

Cependant ce n'est certes pas pour s'enrichir et faire de bonnes affaires que les cantons se sont imposé la lourde tâche de construire ou de racheter

des chemins de fer, ils l'ont fait dans l'intérêt de la chose publique exactement dans le but que se propose la Confédération elle-même lorsqu'elle prépare le rachat.

Enfin, à supposer que la Confédération veuille racheter non-seulement les chemins de fer privés, mais encore ceux appartenant à l'Etat, aux communes — ceux que j'appelle chemin de fer publics —, je pense que ce rachat pourrait s'opérer à l'amiable. On pourrait traiter d'une manière plus bienveillante entre Confédération et canton que ce ne serait le cas entre Confédération et compagnie privée; il ne serait pas nécessaire, je pense, d'aller plaider devant les tribunaux — tribunaux arbitraux ou tribunal fédéral. — De toutes manières, cela vaudrait mieux que d'appliquer aux cantons les règles strictes inscrites dans le projet de loi d'aujourd'hui règles inspirées par la défiance, et que l'on veut faire passer ainsi dans le domaine fédéral en matière de chemins de fer.

C'est pour cela qu'il me semblerait de bonne politique d'accepter l'amendement de M. Richard et d'exclure de la loi sur la comptabilité des chemins de fer, ceux appartenant aux cantons et aux communes.

Entrons un instant dans l'examen concret de la question. Cette extension de la loi s'appliquera à un très petit nombre de cas. Le haut et puissant état de Berne qui, autrefois, était propriétaire de lignes de chemins de fer, ne l'est plus, et lors de la discussion de la loi de 1883, on avait eu soin de le rassurer, en lui disant: Soyez tranquille, cette loi ne vous sera pas applicable.

Aujourd'hui, Berne est hors de cause. On a cité deux autres chemins de fer d'Etat: celui du Volandres-Annemasse qui appartient à l'Etat de Genève, et celui du Jura-Neuchâtelois qui appartient à l'Etat de Neuchâtel.

Je n'ai pas qualité pour parler dans l'intérêt du canton de Genève, qui est du reste fort bien représenté dans cette assemblée, mais je puis en revanche vous entretenir et vous donner quelques renseignements sur le Jura-Neuchâtelois. Ce chemin de fer, autrefois Jura Industriel a été, on peut le dire, l'enfant de douleur du canton de Neuchâtel. Il a été créé au prix de sacrifices énormes, dont vous aurez une idée quand vous saurez qu'il a coûté jusqu'à présent fr. 22 millions. Dans cette somme énorme pour un chemin de fer de 40 kilomètres de longueur, l'Etat de Neuchâtel, comme Etat, est intervenu jusqu'à présent pour 12 millions; il a commencé par faire une subvention de fr. 3 millions afin d'en permettre la construction. Ensuite ce chemin de fer a fait faillite, et l'Etat de Neuchâtel, appliquant la clause de rachat stipulée, l'a racheté à fr. 5 1/2 millions, alors qu'il avait coûté plus de fr. 20 millions. Ces fr. 5 1/2 millions viennent s'ajouter à la somme de fr. 3 millions fournis par la subvention; total: fr. 8 1/2 millions.

Depuis lors, l'Etat a de nouveau dépensé deux millions pour parachèvement et installations nouvelles, et aujourd'hui il se trouve en présence de nouvelles exigences, de constructions de gares à La Chaux-de-Fonds et au Locle qui n'absorberont pas beaucoup moins de deux autres millions.

Vous voyez que les sacrifices consentis jusqu'à présent par l'Etat de Neuchâtel pour assurer l'existence et l'exploitation de ce chemin de fer, sont

énormes, pour un petit canton comme le nôtre. L'affection que nous avons pour notre chemin de fer est en raison directe des sacrifices qu'il nous a coûtés et il est compréhensible que les Neuchâtelois n'entendent pas que la Confédération puisse le leur racheter à des conditions qui seraient trop onéreuses pour eux. Or, en se fondant sur la disposition de la loi d'après laquelle les compagnies de chemins de fer ne peuvent porter dans leur bilan comme valeur capitale du chemin de fer que le prix auquel elles l'ont racheté, on pourra forcer le canton de Neuchâtel à céder un jour ou l'autre ce chemin de fer à la Confédération pour la somme dérisoire de fr. 5½ millions sans être défrayé des sommes excessives dépensées pour le parachèvement et les installations nouvelles qui ont doublé le prix d'achat. Un rachat opéré sur des bases semblables serait excessivement mal vu et accueilli dans le canton de Neuchâtel.

Il me semble donc que la Confédération pourrait facilement faire abstraction dans son programme de rachat du Jura Neuchâtelois, sans léser en rien ses droits de souveraineté.

La loi qui nous est soumise aujourd'hui n'est déjà pas très sympathique en elle-même; on ne peut pas dire qu'elle procède de principes généreux, élevés, méritant l'approbation et la sympathie générale du public. C'est une loi d'exception que nous faisons, on ne saurait le nier, une loi sévère, destinée à améliorer les conditions du rachat des chemins de fer dans l'intérêt exclusif de la Confédération, à son profit et au détriment des propriétaires de chemins de fer.

Je ne crois pas que nous devions aller nous heurter à d'autres oppositions que celles absolument inévitables. On accuse déjà cette loi d'être dirigée contre les compagnies d'actionnaires. Pourquoi irions-nous encore la diriger contre les chemins de fer d'état? Ce n'est pas là en tous cas le rôle que devrait jouer la Confédération.

Je me permets donc de vous recommander très vivement l'adoption de l'amendement de M. Richard. Il est certainement de nature à augmenter de beaucoup les chances de succès du nouveau projet de loi en ce qui concerne le canton de Neuchâtel.

**Bundespräsident Zemp:** Die Bedeutung des Antrages von Herrn Richard ist nicht gross. Die Anwendung wird sich auf einige wenige Partien des schweizerischen Bahnnetzes erstrecken. Nachdem nämlich zugegeben worden ist, dass das gegenwärtige Gesetz sich zu erstrecken habe auf alle diejenigen Bahnlinien, welche zwar auf Schweizerboden liegen, aber auswärtigen Gesellschaften oder auswärtigen Staaten gehören, oder auf diejenigen in der Schweiz liegenden Bahnlinien, welche von auswärtigen Bahngesellschaften betrieben werden, so bleibt nur mehr die Frage, ob die Ausdehnung sich auch zu erstrecken habe auf die im Besitze der Kantone oder Gemeinden befindlichen Linien. Das sind nur wenige Linien; es sind der Jura-Neuchâtelois, welcher im Eigentum des Kantons Neuenburg ist, die Linie Genf-Annemasse im Besitze von Genf, die Strassenbahnen in Basel, welche im Besitze der Gemeinde Basel sind, und endlich wird das neu entstehende Strassenbahnnetz in Zürich in diese Reihe gestellt werden müssen, weil die Gemeinde Zürich die Strassenbahn als Ge-

meindegut erwerben will. Andere jetzt schon bestehende Linien, die unter den neuen bestrittenen Artikel fallen würden, sind nicht zu nennen. Warum sind wir nun dazu gelangt, das Gesetz in diesem Rahmen zur Anwendung zu bringen? Es sind sehr naheliegende Gründe. Wir erklären, dass hier gegenüber den Kantonen und Gemeinden dasselbe Interesse waltet, wie gegenüber den Privatgesellschaften. Es ist nämlich das Interesse, erstens eine richtige Statistik des Eisenbahnwesens der Schweiz zu bekommen, und zweitens ist bei allen diesen Eisenbahnen, den Jura-Neuchâtelois inbegriffen, das Rückkaufsrecht des Bundes vorbehalten worden. Es wäre ganz unnütz, wenn einer die Frage stellen wollte, ob nun jemand daran denke, den Jura-Neuchâtelois oder die Strassenbahnen von Genf oder Basel zu erwerben; darauf haben wir gar keine Antwort zu erteilen, sondern es hat sich die gesetzgebende Gewalt das Rückkaufsrecht auch für diese Objekte gewahrt und darum ist den gesetzgebenden Räten die Pflicht erwachsen, auch gegenüber diesen Linien diejenigen staatlichen Rechte zu wahren, welche dereinst die Verwirklichung des Rückkaufsrechtes ermöglichen. Das trifft nun zu beim Jura-Neuchâtelois und den Gemeindebahnen. Was speziell den Jura-Neuchâtelois betrifft, so ist soeben ausgeführt worden, es handle sich da um die Beaufsichtigung einer kantonalen Staatsverwaltung, welche selbst berufen sei, die öffentlichen Interessen nach allen Richtungen zu wahren; dem gegenüber ist nun aufmerksam zu machen, dass der Jura-Neuchâtelois nicht von der Staatsregierung des Kantons Neuenburg betrieben wird, sondern dass der Staat den Betrieb zufolge eines Vertrages einer Privatgesellschaft übertragen. Diese private Gesellschaft ist es, gegenüber welcher wir die Vollziehung des Gesetzes anstreben. Die souveräne Stellung eines Kantons ist hier ganz ausser Spiel zu lassen und kommt hier gar nicht in Frage.

In Bezug auf dieses Verhältnis des Jura-Neuchâtelois hat Herr Monnier weiter darauf hingewiesen, dass ein Rückkauf sich ja immer machen und dass man sich amiablem verständigen werde. Ich hoffe das auch: ich glaube sogar, wenn die Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn durchgeführt ist, so wird sich sofort das Postulat stellen, auch den Jura-Neuchâtelois in den Rayon des Staatsbetriebes einzubeziehen und es wird der Weg gefunden werden, dieses Bahnnetz ebenfalls zu erhalten. Aber das möchte ich diesen Vertretern von Neuenburg sagen, sie werden den Uebergang ihres Bahnnetzes, welchen sie ohne Zweifel wünschen werden, erleichtern, wenn sie uns die Möglichkeit geben, schon vorher etwas genauere Einsicht in das Rechnungswesen dieses Bahnnetzes zu bekommen; etwas mitzusprechen z. B. bei der Frage der Konstruktion des Baukontos, wenn wir Einblick haben in die Betriebsergebnisse der Bahn. Denn von allem dem wissen wir jetzt nichts. Wenn also diese Massnahmen vorausgehen, wird der Rückkauf des Jura-Neuchâtelois nicht erschwert, sondern erleichtert werden. Im übrigen möge man sich doch — und das gilt auch gegenüber den Vertretern von Strassenbahnen — davor hüten, allzugrosse Besorgnisse in Bezug auf die Vollziehung des Gesetzes ihnen gegenüber walten zu lassen. Es ist im Artikel 2, den Sie beraten haben, vorgesehen, dass nicht ein einheitliches Schema für alle Bahngesellschaften, gegenüber allen Bahneigentümern zur Geltung gebracht

werden solle, sondern ein einheitliches Schema soweit möglich. Ich verstehe das so, dass alle grösseren Normalbahnen ihre Rechnungen nach einem Schema zu gestalten haben, wie sie es übrigens schon unter der Herrschaft des jetzigen Gesetzes thun müssen, dass man aber, wie es hier angedeutet ist, die besonderen Verhältnisse derjenigen einzelnen Bahnen berücksichtigen wird, bei welchen es wünschbar erscheint, ein besonderes Schema, d. h. ein einfacheres Schema zu fordern und das wird namentlich gegenüber den kantonalen und Gemeindebahnen gelten. Bei diesen haben wir allerdings ein Interesse, zu wissen, wie gross das Anlagekapital ist, dagegen ein sehr geringes Interesse, zu wissen, was mit den Reinerträgen gemacht wird; denn diese kommen ja nicht zur Dividende, sondern, weil keine Aktiengesellschaft da ist, so wird der Ueberschuss zur Verfügung der Staatsregierung oder der Gemeindeverwaltungen stehen und wie diese Verfügung getroffen wird, darüber wollen wir gar nichts wissen. Es wird aber schon deshalb ein grosser Teil des Schemas in Wegfall kommen.

Im weitern glaube ich — und das betrifft namentlich die Strassenbahnen — richtig zu argumentieren, wenn ich annehme, es dürfte den Gemeindeverwaltungen dieser grossen Ortschaften, die mit einem grossen Familienhaushalt zu thun haben, vielleicht doch noch dann und wann sehr dienlich sein, wenn sie die Rechnungsführung über die Strassenbahnen unter den Schutz des Bundes stellen können, wenn sie momentan vorhandene Stimmungen der Bürgerschaft bezüglich der freien Verfügungsgewalt mildern und verhüten können, dass Beschlüsse gefasst werden, welche für den Bestand des Bahnnetzes für die Zukunft sehr Besorgnisse erwecken; wenn das Rechnungswesen dem Bunde unterstellt wird, so wird die Gemeindeverwaltung sagen: hierüber kann die Gemeindeversammlung nicht erst noch disponieren. Wenn ich diese Andeutung mache, so kann ich mich dabei auf die Aeusserung eines Vertreters der Strassenbahnen beziehen, welcher in sehr richtiger Erkenntnis vorausgesehen hat, dass solche Verhältnisse einmal entstehen könnten. Das mag ja natürlich für den Rat nicht entscheidend sein; ich mache nur vorläufig diese Bemerkung.

Und nun noch eines. Es ist schon wiederholt und zwar von Zürich aus darauf hingewiesen worden, dass die Strassenbahnen in den Städten besondere Verhältnisse darstellen und besondere Massnahmen notwendig machen, die sich nicht decken mit denen, welche sonst allgemein gültig sind und von der Bundesverwaltung ausgehen. Es ist darauf hingewiesen worden, man würde vielleicht besser thun, gewisse Verhältnisse baulicher, betriebstechnischer Art in Bezug auf Tarifwesen, Handhabung der Polizei ausschliesslich der Ortsverwaltung zu überlassen. Es ist diese Anregung sehr der Erwägung wert und es ist sofort zuzugeben, dass in verschiedener Richtung das Walten der Gemeindeverwaltung mit Ausschluss der Bundesverwaltung Vorzüge bieten wird, und ich will erklären, dass gegenwärtig im Departement das Studium darüber waltet, ob und in welcher Weise einer Motion, die in einer früheren Session im andern Rate gestellt worden ist und nach welcher die Gesetzgebung für die grossen Bahnen und diejenige für die Nebenbahnen, und hier wieder nach verschiedenen Kategorien, anders gestaltet werden soll, Folge gegeben werden könne. Dieses

Studium ist im Gange und ich denke, dass, wenn wir zu einem positiven Resultate gelangen, Ihnen etwa im Laufe des nächsten Jahres eine Vorlage zugehen werde. Dannzumal wird auch wieder die Frage gestellt werden müssen, in welcher Weise das Rechnungswesen mit Hinsicht auf die neuen Verhältnisse modifiziert werden könne. Aber vorläufig stehen wir vor der Situation, dass wir allen Bahnen gegenüber dieselbe Gesetzgebung haben und auch vollziehen müssen.

Ich möchte Ihnen empfehlen, den Antrag der Kommission anzunehmen und möchte die Vertreter der Kantone und Gemeinden, welche hier in Frage sind, wiederholt ersuchen, sich darüber zu beruhigen, dass die Unterstellung unter das Rechnungsgesetz nicht irgendwie hinderlich in die ihnen selbst zustehende Verwaltung eingreifen wird.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich muss Ihnen gestehen, dass ich den Herren Richard und Monnier in dieser Angelegenheit gerne entgegengekommen wäre; allein so weit, wie sie es verlangen, kann es absolut nicht geschehen. Ich glaube, es gehe absolut nicht an, dass wir die fremden Staatsbahnen, die badische Bahn, die österreichische Staatsbahn, unter die Bestimmungen dieses Gesetzes stellen, währenddem wir die Linien von schweizerischen Kantonen und Gemeinden ausnehmen. Und nehmen wir die fremden Staatsbahnen von dem Gesetze aus, so wird die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn reklamieren und sich über eine ausnahmsweise Behandlung beklagen. Ich glaube daher, dass dieses Gesetz nur durchführbar ist, wenn wir dasselbe auf sämtliche Linien in der Schweiz anwenden.

Herrn Monnier gegenüber möchte ich betonen, dass das vorliegende Gesetz gerade bei denjenigen Linien, welche den Kantonen angehören, von guter Wirkung wäre. Es ist eine bekannte Thatsache, dass speziell der Jura Neuchâtelois den Fehler hat, dass er sich in etwas vernachlässigtem Zustande befindet. Es ist bekannt, dass namentlich das Mauerwerk in den grossen Tunnels bei Haut-Geneveys im letzten Jahrzehnt ausserordentlich gelitten hat und absolut die gleichen Verhältnisse vorliegen, wie auf der Linie Olten-Basel, wo der ganze Hauensteintunnel und das ganze Mauerwerk erneuert werden musste, weil diese Tunnels mit Jurakalk ausgemauert waren. Nun ist der Kanton Neuenburg natürlich reich genug, um von einem Jahr zum andern diese Reparaturen vorzunehmen. Allein die Budgets der Kantone sind schon so belastet, dass ausserordentliche Ausgaben für Tunnelbauten darin nicht mehr Platz finden. So werden denn diese grossen Reparaturen von Jahr zu Jahr hinausgeschoben und es ist unzweifelhaft, dass die Betriebssicherheit unter diesen Verhältnissen leiden muss.

Gleichwohl bin ich meinerseits gerne bereit, Konzessionen zu machen, aber nur unter der Voraussetzung, dass diese Konzessionen dann auch den fremden Linien zu gute kommen. Allerdings auf einem Punkte können wir nicht nachgeben, und das betrifft die Feststellung des Anlagekapitals und des konzessionsgemässen Reinertrages. Wir haben ja ganz bestimmte Linien im Auge, welche wir eventuell zurückkaufen wollen, und wenn wir diese Linien zurückkaufen wollen, so müssen wir unbe-

dingt die Elemente besitzen, welche zur Berechnung des Rückkaufsbetrages notwendig sind. Da können wir nicht nachgeben. Aber der Schuh drückt die Kantone in Bezug auf die Einlagen in die Erneuerungsfonds. Hier, sage ich nun, könnten wir schliesslich für die Linien der Kantone und Gemeinden und für die fremden Gesellschaften eine Ausnahme gestatten. Denn es hat keinen Sinn, zu verlangen, dass die österreichische Staatsbahn wegen 2 1/2 km, die sie auf Schweizerboden besitzt, oder die grosse, mächtige Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahngesellschaft wegen der 16 km, die sie im Kanton Genf besitzt, oder die badische Bahn einen speziellen Erneuerungsfonds anlege. Ich glaube, wir können in Bezug auf die Art. 11 bis 13, welche von den Einlagen in den Erneuerungsfonds handeln, zu Gunsten der Linien, welche fremden Unternehmungen oder schweizer. Kantonen oder Gemeinden gehören, eine Ausnahme machen. Ich möchte Ihnen deshalb folgendes dritte Lemma zu Art. 1 vorschlagen: «Der Bundesrat ist befugt, bezüglich derjenigen Linien, welche fremden Unternehmungen, schweizer. Kantonen oder Gemeinden gehören, Ausnahmen von den Art. 11 bis 13 zu gestatten». Ich glaube, das wäre so ein Mittelweg, welcher beiden Ansichten gerecht wird. Dieser Antrag ist ein persönlicher und nicht ein Antrag der Kommission.

**M. Monnier:** Les motifs indiqués par M. Zemp pour assimiler les chemins de fer d'état aux compagnies privées sont des motifs généraux tirés du droit de souveraineté de la Confédération, en ce qui concerne le rachat des concessions. Mais je ferai observer que ces motifs existaient déjà en 1883 exactement comme aujourd'hui, et cependant en 1883, on a reconnu qu'il y avait une différence à faire entre les cantons et les compagnies. La loi de 1883 s'appliquait aux chemins de fer privés et non aux chemins de fer d'état ou de commune. Je ne vois pas pourquoi ce qui était vrai en 1883 ne le serait plus aujourd'hui, la situation étant restée la même.

M. le président de la Confédération a fait observer qu'en ce qui concernait particulièrement le Jura-Neuchâtelois, les mesures que la Confédération veut prendre à son égard s'adressaient non pas à l'état de Neuchâtel, mais à la compagnie qui exploite ce chemin de fer.

Je considère comme mon devoir de déclarer ici que la compagnie d'exploitation du Jura Neuchâtelois ne peut pas être assimilée aux compagnies de chemins de fer ordinaires, constitués dans un but lucratif, je ne dis pas de spéculation, elle s'est fondée pour venir en aide à l'état. C'est une compagnie patriotique et les actions ont été souscrites par dévouement, afin d'aider l'état et de diminuer ses risques et ses charges. Les actions de la compagnie valent zéro, elles ne sont cotées nulle part. Je le répète, c'est une valeur patriotique, c'est-à-dire négative au point de vue financier. Les actionnaires n'ont jamais touché de dividende et ils n'en toucheront probablement jamais.

Il semble par conséquent, que vous ne pouvez pas avoir vis-à-vis de cette compagnie les mêmes sévérités que l'on a vis-à-vis des compagnies qui

poursuivent un but lucratif. Du reste, ce n'est pas la compagnie d'exploitation qui tient la comptabilité, elle se borne à la tenir pour ce qui a trait à l'exploitation et à l'entretien de la ligne, cette comptabilité lui incombe en sa qualité de compagnie fermière, mais tout ce qui a trait au fonds capital, c'est l'état de Neuchâtel qui le gère, c'est lui qui établit les comptes, tout cela ne regarde pas la compagnie d'exploitation. Par conséquent, la loi que vous voulez faire s'appliquera non pas à la compagnie qui est déjà soumise à toutes les lois de la Confédération, qui est par conséquent déjà suffisamment armée contre elle, mais ce qu'elle atteindra, ce sera la comptabilité et l'administration de la ligne comme fonds capital, comme propriété d'état.

M. von Arx, rapporteur de la commission a dit que l'on ne pouvait pas faire une exception en faveur des lignes possédées par des communes, parce que la loi devrait être étendue aux chemins de fer possédés par l'étranger!

Je suis très étonné d'apprendre qu'il y ait un ou plusieurs états étrangers qui exploitent des lignes sur territoire suisse comme états. J'avais toujours cru que les chemins de fer étrangers en Suisse n'appartenaient pas à l'état comme tel. Le Paris-Lyon-Méditerranée est un chemin de fer étranger, mais il appartient à une compagnie et non pas à l'état. Je ne sais pas s'il en est de même des autres chemins de fer étrangers, mais je crois pouvoir dire qu'alors même qu'on assimilerait les chemins de fer possédés par les états ou les communes à ceux possédés par la Confédération, je ne vois pas quel motif de se plaindre pourraient y trouver les chemins de fer étrangers.

A l'étranger on a beaucoup de peine à comprendre la différence que nous faisons entre le pouvoir central et les pouvoirs cantonaux; aux yeux de l'étranger tout cela est l'état suisse. Ces étrangers comprendront par conséquent que la Confédération ne traite pas les chemins de fer des cantons et des communes comme s'ils étaient possédés par une compagnie ou un état étranger. Ils se diront. C'est comme si ces chemins de fer étaient déjà possédés par la Confédération parce que Confédération et cantons ne sont que des faces différentes de la même institution l'état suisse.

M. von Arx a adressé certains reproches au Jura Neuchâtelois et notamment celui de négliger l'entretien de sa ligne, spécialement en ce qui concerne les tunnels; il a l'air de croire que l'on ne fait rien pour la réfection du grand tunnel des loges! Je tiens à détromper M. von Arx, l'état de Neuchâtel consacre chaque année des sommes considérables, que je ne puis préciser dans ce moment parce que je ne m'attendais pas à ce débat; ces sommes, ce n'est pas la compagnie, qui ne peut déjà pas nouer les deux bouts, qui les fournit, c'est l'état. La dépense d'une réfection totale serait trop grande pour se faire d'un seul coup, et c'est pourquoi le travail a dû être réparti sur plusieurs années. Je suppose du reste que les inspecteurs fédéraux des chemins de fer sont au courant de la question.

M. von Arx comprend néanmoins la nécessité de faire des concessions aux chemins de fer des communes et des cantons et il pense qu'ils ne peuvent pas être soumis aux dispositions des articles 11 à 13, mais, dit-il, pour ce qui concerne la fixation du capital de premier établissement la Confédération ne

peut pas céder. Je suis fâché de dire que toute concession qui ne comprend pas celle-là est illusoire et insuffisante, parce que c'est précisément en ce qui concerne la fixation du capital de premier établissement que le canton de Neuchâtel voudrait être rassuré. Neuchâtel craint que la Confédération ne profite de ces dispositions pour racheter plus tard à moitié prix la ligne du Jura Neuchâtelois, pour laquelle l'état a sacrifié 12 millions de francs.

L'art. 4, § 2 dit:

«En cas d'acquisition conventionnelle d'une ligne appartenant à une autre entreprise, la valeur à porter au bilan ne pourra pas dépasser le prix d'achat, si celui-ci est inférieur à l'évaluation antérieure; s'il est supérieur à cette évaluation, le chiffre du précédent bilan ne pourra pas être dépassé».

En vertu de ces dispositions, nous craignons que la Confédération ne puisse venir dire à notre canton: Vous avez une ligne qui vous appartient; vous l'avez rachetée, elle vous a coûté 12 millions, mais le prix d'achat n'a été que 5 1/2 millions, nous la rachèterons pour le même prix. Je crois que ce raisonnement ne serait du goût de personne dans le canton de Neuchâtel et je pense qu'il n'aurait pas été non plus du goût de l'état de Berne, si on le lui avait tenu lorsqu'il était dans la situation où nous nous trouvons maintenant.

C'est là la crainte que le canton de Neuchâtel éprouve à l'égard de la loi actuelle, il redoute que la Confédération ne se serve de ses dispositions pour lui racheter à moitié prix une ligne pour laquelle elle a fait des sacrifices considérables.

Bundespräsident Zemp: Ich ergreife das Wort nur, um die Erklärung abzugeben, dass ich das Amendement des Hrn. von Arx für annehmbar befinde und weiter auch wünsche, dass dasselbe angenommen werde. Die von Hrn. von Arx entwickelten Gründe sind sprechend dafür. Ich empfehle Ihnen also Annahme des Amendements des Hrn. von Arx.

Leumann: Ich hatte die Absicht, als Mitglied der Kommission dem Amendement des Hrn. von Arx entgegenzutreten. Ich weiss nun allerdings nicht, ob ich es noch thun soll, nachdem der Herr Chef des Eisenbahndepartements es akzeptiert hat.

Ich glaube, man sollte hier keine Ausnahme machen, und zwar aus den Gründen, welche Herr von Arx hervorgehoben hat. Er hat gesagt: Das Gesetz, welches wir schaffen, ist nur dann annehmbar — ich glaube, das sind seine eigenen Worte — wenn es auf alle Eisenbahnen Anwendung findet. Nun kann ich nicht begreifen, dass wir hier bei Art. 1 eine Ausnahme machen sollen, um so weniger, als der Herr Chef des Eisenbahndepartements in Aussicht gestellt hat, dass die Frage geprüft und in nächster Zeit darüber eine Vorlage an die Räte gelangen werde, ob für einzelne Eisenbahngesellschaften eine Ausnahme gemacht werden soll. Ich kann also persönlich dieses Amendement des Hrn. von Arx nicht akzeptieren.

#### Abstimmung — Votation.

In eventueller Abstimmung wird mit Mehrheit gegen 8 Stimmen das Amendement von Arx dem-

jenigen des Hrn. Richard vorgezogen und hierauf in definitiver Abstimmung der so amendierte Antrag der Kommission mit 23 gegen 15 Stimmen angenommen.

(En votation éventuelle l'amendement de M. von Arx l'emporte, par la majorité contre 8 voix, sur celui de M. Richard, puis, à la votation définitive, la proposition de la commission, ainsi amendée, est adoptée par 23 voix contre 15).

#### Art. 2.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Wenn die Diskussion auf derselben breiten Basis wie bisher weitergeführt wird, so werden wir voraussichtlich mit der Beratung dieses Gesetzes weder heute noch morgen noch übermorgen fertig werden und wir laufen Gefahr, dass das Budget nun in dieser Woche nicht mehr behandelt werden kann. Ich werde also in meiner Berichterstattung mit dem guten Beispiel vorgehen und nur das, was zur Sache absolut notwendig ist, sagen.

Zu Art. 2 habe ich gar keine Bemerkung zu machen, es sei denn, dass die Kommission Ihnen vorschlägt, statt «nach einem vom Bundesrate festgesetzten einheitlichem Schema» zu sagen: «nach einheitlichen, vom Bundesrate festzusetzenden Formularen», weil eben nicht nur ein einziges Schema — man will nicht alles nach einer Schablone behandeln — sondern mehrere vorgesehen sind.

Angenommen. — (Adopté.)

#### Art. 3.

Von Arx, Berichterstatter der Kommission: Nach der Bestimmung des Lemma 1 dieses Artikels haben alle Bahnunternehmungen neben den üblichen, das ganze Netz umfassenden Rechnungen und Bilanzen besondere Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital einzelner Linien, welche nach den Konzessionen besondere Rückkaufsobjekte bilden, dem Bunde vorzulegen.

Diese Bestimmung betrifft einzig zwei Eisenbahnunternehmungen, nämlich die V. S. B. und die N. O. B. Die V. S. B. setzen sich aus drei und die N. O. B. aus 25 einzelnen Konzessionsobjekten zusammen. Ich will Sie damit verschonen, die einzelnen Linien dieser Gesellschaften anzuführen. Ich habe Ihnen bereits in meinem Votum über das Eintreten sehr ausführlich auseinandergesetzt, wie notwendig für den Bund die Kenntnis der einzelnen Rechnungen sei. Wenn der Bund diese Linien un-gesehen übernehmen würde, so könnten sich, wie ich gestern ausgeführt habe, Missrechnungen bis zum Betrag von 20 Millionen Franken einstellen. Uebrigens will der Bund nicht einzelne Netze kaufen; er wird das nur thun, wenn er sich in einer Notlage befindet, wenn er die Bahnen eben überzahlen müsste. Der Bund wird deshalb auch gern mit den betr. Bahnen in Unterhandlungen treten, damit entweder über die Rechnungsstellung oder namentlich über die Zusammenlegung der Konzessionen eine Einigung stattfindet. Es darf hier erwähnt werden, dass mit den V. S. B.

eine Verständigung beinahe stattgefunden hat. Die V. S. B. haben aber verlangt, dass der Bund im Falle der Ausrechnung die Kosten bezahlen solle, was derselbe aber selbstverständlich nicht hat übernehmen wollen, oder dass, wenn man die Linien zusammenlege, die V. S. B. nur dann darauf eingehen könnten, wenn der Bund sämtliche nicht nur gegenwärtig abgeschlossenen Verträge, sondern auch sämtliche Verträge, welche dieselben in der Folge noch eingehen könnten, mitübernehmen würde. Natürlich konnte das Eisenbahndepartement auf einen solchen Vorschlag nicht eingehen.

Im Lemma 2 wird gesagt, dass der besondere Ausweis über den Reinertrag und das Anlagekapital auch dann erforderlich ist, wenn die Linien zusammengelegt sind.

Das Lemma 3 gibt das Verfahren an, das eingeschlagen werden soll, wenn die Bahn die verlangten Ausweise nicht rechtzeitig ausliefert oder in eine Zusammenlegung nicht einwilligt. In diesem Falle ist der Bundesrat befugt, einfach von sich aus die Linien als einziges Rückkaufsobjekt zu betrachten. Das ist scheinbar eine harte Massregel; allein es darf doch darauf hingewiesen werden, dass die Bahnen schon im Jahre 1883 auf solche bestehende Missverhältnisse aufmerksam gemacht und eingeladen worden sind, behufs Festsetzung und Auseinanderhaltung der bezüglichen Verhältnisse mit dem Bunde zu unterhandeln. Wenn die Bahnen das bis zur Stunde nicht gethan haben, so ist das eben ihr Fehler. Der Bund kann nichts dafür.

Ich beantrage Ihnen, den Art. 3 tel quel, wie er vorliegt, anzunehmen.

Angenommen. — (Adopté.)

#### Art. 4.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Der Art. 4 entspricht in der Hauptsache dem gegenwärtigen Gesetze. Eine Ausnahme ist nur vorgesehen in bezug auf die Aktienzinsen, welche während der Bauzeit nur verzinst werden sollen, wenn diese Verzinsung in den Statuten vorgesehen ist. Ueberdies sah der Bundesrat in seinem Entwurfe vor, dass der Ansatz 4 % nicht übersteigen dürfe.

Die Kommission beantragt Ihnen nun Streichung der Limitierung des Zinsfusses, und zwar geht dieselbe von folgenden Erwägungen aus. Sie sagt: In erster Linie ist diese Bestimmung rein illusorisch; sie kann umgangen werden; denn wenn man den Aktionären einen grössern Zinsfuss zuwenden will, so hat man dazu ein einfaches Mittel, indem man die Aktien unter pari emittiert. Sodann sagte sich die Kommission, es sei ein absolut falsches Prinzip, in einem Gesetze den Zinsfuss zu fixieren; das Gesetz bleibe, aber der Zinsfuss sei einem Wandel unterworfen. Sodann ist ja natürlich auch für die Festsetzung des Zinsfusses bei neuen Unternehmungen das Risiko, das ein Aktionär übernimmt, massgebend. So wurde s. Z. bei der Gotthardbahn ein Zins von 6 % während der Bauzeit vorgesehen, und offenbar hat dieser Zinsfuss dazu beigetragen, die Zeichnungen bei der Emission zu erhöhen; dieser Zinsfuss hat die Kapitalisten angezogen, und er war auch in einem Verhältnis zum Risiko, das die Ak-

tionäre zu tragen hatten; denn es hat an einem Haar gehangen, so wäre das ganze Aktienkapital verloren gewesen. Und es ist gestern schon erwähnt worden, dass der Bau des Simplontunnels vor der Thüre stehe. Wir wissen nun nicht, wie der Simplon finanziert wird, ob durch Emission von Stamm- oder Prioritätsaktien oder durch ein Obligationenanleihen. Es kann auch geschehen durch Emission von Stammaktien und Garantierung eines Zinsfusses während der Bauzeit, und man wird vielleicht, um das Kapital heranzuziehen, während der Bauzeit einen Zins von mehr als 4 % aussetzen. Wir haben uns daher gesagt: Warum uns die Hände binden? Es ist doch viel besser, wenn wir freie Hand uns vorbehalten und den Gesellschaften die Möglichkeit lassen, je nach den Umständen zu handeln und sich einzurichten.

Das sind die Erwägungen, welche die Kommission bewegen haben, Ihnen zu beantragen, die Limitierung des Zinsfusses zu streichen.

In Lemma 4 wird den Bahnen gestattet, die Ausgaben für die Regulierung und Einschotterung der Geleise, soweit sie die normalen Unterhaltungskosten übersteigen, während der ersten sechs Betriebsmonate auf Baukonto zu tragen. Es ist das eine Bestimmung, welche, glaube ich, in der Praxis bereits Anwendung gefunden hat; sie war aber ungesetzlich. Es ist nun ein Entgegenkommen des Gesetzes, das hier den Bahnen gegenüber eingenommen wird. Es hat sich herausgestellt, dass der Bahnkörper, der Oberbau, während der ersten Zeit des Betriebes einer beständigen Bewegung unterliegt und der Regulierung bedarf. Man hat nun gefunden, dass die Auslagen für diese Regulierung eigentlich zu den Baukosten zu zählen seien, und die Kommission hat sich dieser Ansicht des Bundesrates angeschlossen. Es wird nun hier von Herrn Richard beantragt, die Zeit, während welcher diese Kosten auf Baukonto genommen werden dürfen, von 6 auf 12 Monate zu verlängern. Wir haben aber an 6 Monaten festgehalten, weil man uns sagte, dass 6 Monate vollauf genügen, um derartige Abweichungen der Geleise etc. zu konstatieren.

**M. Richard:** L'art. 4 manifeste très clairement le double caractère de la loi: conception théorique qui ne se préoccupe pas des faits et acte de défiance vis-à-vis des compagnies de chemins de fer.

J'aurai quelques observations à présenter sur les dispositions de cet article que je trouve excessives. Supposons une compagnie de chemins de fer voulant acheter une ligne voisine qui aurait pour elle une incontestable utilité. Il s'agit par exemple de supprimer une concurrence, de faire dériver un trafic, d'attirer sur sa propre ligne une circulation qui autrefois était détournée par la ligne parallèle, de créer enfin et d'ouvrir un nouveau débouché. En un mot, il y a là pour l'acheteur une valeur de convenance qui se traduira pour lui par un résultat financier positif. Cette valeur ne sera cependant pas portée dans le chapitre de premier établissement, ni dans le compte de construction; c'est une valeur que la confédération considère comme fictive alors qu'en fait elle existe très réellement.

Ainsi l'état de Neuchâtel a acheté à un prix relatif-

vement modique une ligne dont la construction avait coûté fort cher, il a opéré le sauvetage d'une entreprise d'un intérêt général pour sa population. Or, aux termes de l'art. 4 cet état se trouverait empêché de retirer de son initiative le fruit qu'il en espérait, et même la valeur qu'il a réellement donnée à cette ligne. Cette disposition législative n'est, je le reconnais, pas nouvelle; elle existe déjà dans la loi de 1883, mais puisque on nous la présente aujourd'hui dans le texte remanié de la loi, nous pouvons la critiquer et dire qu'elle est véritablement entachée d'un esprit contraire à l'équité autant qu'à une saine entente des affaires.

C'est surtout au paragraphe second que s'accroît la prétention doctrinale de régler tous les événements de ce monde, sans tenir aucun compte des circonstances. Nous en trouvons la preuve éclatante dans la prétention que l'on a de vouloir limiter le taux de l'intérêt qui pourrait être servi aux actionnaires pendant la période intercalaire. On a dit, cela résultait du moins du texte primitif qui nous fut distribué, qu'un intérêt supérieur à 4 % était un taux usuraire qui obère les compagnies et dépasse le loyer normal de l'argent!

Je ne sais pas ce que sera l'intérêt dans un ou deux ans, mais je crois que le législateur qui se croirait assez puissant pour régulariser d'une manière définitive le taux de l'argent, témoignerait d'une complète méconnaissance des conditions économiques générales et des fluctuations que subit le marché de l'argent. Dire que jamais les créanciers des compagnies de chemins de fer ne pourront recevoir plus du 4 %, c'est tout simplement déclarer que toutes les constructions projetées doivent être indéfiniment ajournées. Comme l'a fort bien expliqué M. von Arx, une exigence pareille équivaudrait à une renonciation officielle au percement du Simplon, parce qu'il n'y a pas un consortium financier quelconque qui consentirait à courir des risques aussi considérables que ceux attachés à cette opération, si, pour toute rémunération, il ne devra toucher que le 4 %. Est-il un groupe financier qui consente à conserver pendant plusieurs années une somme aussi colossale que celle qui serait nécessaire, puisqu'elle atteindrait 50 millions, pour ne recevoir en échange qu'un intérêt aussi restreint?

Je suis d'autant plus surpris de cette limitation du conseil fédéral que dans ses affaires financières personnelles il sait très bien réclamer un intérêt supérieur à 4 %. La confédération a acheté par exemple 77,000 actions du Jura-Simplon et elle en exige le 4 1/2 % sans courir des risques semblables à ceux qui accompagnent les grosses affaires à leur origine. Récemment encore la confédération n'intentait-elle pas un procès au canton du Valais pour contraindre celui-ci à lui continuer le paiement d'un intérêt de 4 1/2 %, alors que ce canton sollicitait une réduction de taux conforme à celui des nouvelles conversions d'emprunts d'Etat. Il y a donc quelque chose de singulier à voir le texte du conseil fédéral imposer une limite d'intérêt de 4 % à ceux qui exposent leur argent dans des entreprises de chemins de fer, alors que lui-même continue à toucher un intérêt supérieur de ses débiteurs. On m'assure même que la construction des nouvelles lignes télégraphiques et téléphoniques sont débitées d'un intérêt supérieur que le département des postes paie à son collègue des finances.

Au quatrième paragraphe je vous soumetts un amendement destiné à prolonger la période fixée pour les essais. Aux termes de ce paragraphe :

« Les dépenses concernant le réglage et le ballastage des voies, pour le montant qui dépasse la moyenne des frais ordinaires d'entretien, sont portées au compte de construction pendant les six premiers mois de l'exploitation. »

Cette disposition ne concerne pas les grandes compagnies qui ont leur réseau établi depuis longtemps, elle ne vise que les futures et prochaines constructions. C'est pourquoi dans le mémoire des compagnies de chemins de fer il n'est pas fait aucune objection à cette règle. Puisque l'administration fédérale reconnaît qu'après l'ouverture d'un chemin de fer il y a encore lieu d'exécuter certains travaux de parachèvement, certaines corrections, etc., nous devons tenir compte de ces travaux complémentaires. Lorsqu'une ligne doit s'ouvrir, il arrive généralement que la population est pressée de s'en servir et dans la plupart des cas l'installation n'est pas définitive ni terminée.

Ce que je dis là s'applique surtout aux petites entreprises de chemins de fer, et spécialement à celles qui empruntent les routes publiques. Les lignes à voie étroite ne sont généralement pas construites sur un terrain qui leur appartienne et elles sont soumises à une variété de circonstances qu'il n'est pas possible de prévoir ni d'apprécier d'avance.

Pour cette catégorie de lignes, il faut qu'une année se passe avant qu'on sache définitivement, s'il n'y aura pas lieu de modifier certaines parties du profil et de corriger l'assiette de la voie. Il faut qu'elles subissent l'épreuve des saisons, l'humidité persistante, la sécheresse prolongée, il faut que l'expérience du contact avec le public s'étende sur un certain temps. On peut affirmer que ces diverses expériences ne sont terminées que lorsque les quatre saisons se sont écoulées, une année entière n'est donc pas une période trop longue. A ce moment, le parachèvement de la construction est achevé et tout ce qui se fait ensuite peut être porté au compte d'entretien ou d'exploitation, mais un délai de six mois est véritablement insuffisant. Je pense donc qu'il serait plus juste de porter ce délai à douze mois et cela n'aurait d'inconvénient pour personne. Je prends en conséquence la liberté de vous recommander cette modification.

**Bundespräsident Zemp:** Das Exposé des Herrn Vorredners könnte Veranlassung geben, den Standpunkt des Bundesrates bezüglich des Alinea 2 noch etwas zu fixieren; allein da ein Gegenantrag nicht gestellt ist, so will ich es unterlassen, die Diskussion auszudehnen. Dagegen erlaube ich mir, was das Alinea 4 und das Amendement des Herrn Richard betrifft, den Antrag zu stellen, es sei die Anregung des Herrn Richard abzulehnen. Es ist Ihnen vom Herrn Berichterstatter der Kommission gezeigt worden, weshalb man zu einer solchen nachträglichen Fristgebung gelangt ist. Auch die gut gebaute Bahn bedarf noch nach der Inbetriebsetzung einer gewissen Zeit bis der Unterbau und der Oberbau sich gefestigt haben. Es bedarf fortwährend der Ergänzungsarbeiten, der Herbeischaffung neuen Materials,

und so lange es sich nur um die Verstärkung, Verbesserung des Bestandes handelt, muss die daherige Arbeit und Leistung als ein Bestandteil der neuen Anlage betrachtet werden. Nun haben die Gesellschaften diese Rücksicht in einem etwas hohen Masse walten lassen; sie haben auf längere, unbestimmte Zeit alles, was mit Bezug auf den Oberbau nachträglich gemacht worden ist, auf Baukonto gestellt. Das Eisenbahndepartement hat Veranlassung genommen, Einsprache zu erheben, in der Meinung, dass von da an, wo es sich nicht mehr um den Ausbau des neuen Körpers handelt, sondern um dessen Unterhalt, die Ausgaben nicht auf Baukonto gestellt werden dürfen, sondern aus dem Betriebe bestritten werden müssen. Nun handelt es sich darum, die richtige Grenze zu finden zwischen der Zeit, da der Neubau als vollendet betrachtet werden kann und zwischen der Zeit, wo die blossen Unterhaltungsarbeiten beginnt. Eine ganz unabänderliche Feststellung zu treffen, ist nicht möglich, denn Neubauten, Ergänzungsbauten und Unterhaltungsbauten greifen ineinander ein. Um doch eine gewisse Norm für alle derartigen Fälle anzunehmen, hat das Departement sich an die auswärtigen Bahngesellschaften in Deutschland und Oesterreich gewendet und es hat aus deren Antworten festgestellt, dass die grösste Zahl der befragten Eisenbahnverwaltungen keine nachträglichen Beschotterungs- und Geleiseregulierungsarbeiten auf dem Baukonto geduldet hat, sondern dass alles aus dem Betriebe bestritten worden ist. Einige andere Bahngesellschaften dagegen gestatteten die Belastung des Baukontos für eine gewisse längere Zeit; aber eine bestimmte Zeitgrenze ist uns nicht bekannt gegeben worden. Nur bei der elsass-lothringischen Reichsbahn ist festgestellt, dass diese nachträglichen Arbeiten auf eine Dauer von sechs Monaten als solche angesehen werden, mit denen der Baukonto belastet werden darf. Wir haben nun diese Norm der elsass-lothringischen Reichsbahn, die am bestimmtesten formuliert ist, zur unsrigen gemacht und in einem neuesten Falle, bei der Gotthardbahn, da dieser Streit entstanden war, vorgeschlagen, diese Norm als geltend anzunehmen. Die Gotthardbahn hat sich einverstanden erklärt und auf diesem Fuss ist die Regulierung vollzogen worden. So gedenken wir, in Zukunft die sechs Monate als die massgebende Frist zu betrachten. Nun sagt Herr Richard, sie sei zu wenig lang. Ich bitte Herrn Richard, uns doch technisch richtige Anhaltspunkte zu geben, welche die von uns aus der Erfahrung abstrahierte Norm als ungenügend erscheinen lassen. In seinem Votum hat er es unterlassen, uns diesfallsige Anhaltspunkte zu geben. Es ist mehr das Wohlwollen gegen Bahnen, die mit dem Gelde etwas knapp bemessen sind, das Herrn Richard leitet. Noch ist hervorzuheben, dass die Bahnkonferenz, welche sonst einer Reihe von Artikeln entgegengetreten ist, ausdrücklich anerkannt hat, dass diese Norm gelten solle. Warum sollten die Räte nun weiter gehen und den Bahnen sagen: Ihr habt zu wenig verlangt, nehmt das Doppelte!? Ich glaube, unser Vorschlag habe das richtige Mass getroffen.

**A b s t i m m u n g . — V o t a t i o n .**

Mit 18 gegen 10 Stimmen wird der Antrag

Richard abgelehnt und der Artikel nach dem Vorschlag der Kommission angenommen.

(Par 18 voix contre 10, la proposition de M. Richard est rejetée. L'art. 4 dans son ensemble est adopté tel qu'il a été proposé par la commission.)

**Art. 5.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: In Bezug auf Artikel 5 ist zu bemerken, dass das erste Lemma ganz genau dem Lemma 2 des Art. 3 des alten Gesetzes entspricht und deshalb keiner weiteren Erörterung bedarf. Dagegen beantragt Ihnen die Kommission Streichung des zweiten Lemmas. Die Botschaft motiviert dieses Lemma damit, dass sie sagt, es hätten Bahnen alle durch Veränderungen an bestehenden Anlagen zum Zwecke der Verbesserung, Verstärkung oder Vergrösserung entstandenen Kosten auf Baukonto getragen, ein Verfahren, das nicht gebilligt werden könne, indem sonst der Bilanzwert mit dem wirklichen, materiellen Werte nicht mehr in Uebereinstimmung stehen würde. Es wird dann exemplifiziert mit einem Gebäude, das um ein Stockwerk erhöht werde. Es wird gesagt, dass in diesem Falle die Kosten bedeutend höher sind, als wenn das Gebäude von Anfang an zwei- oder dreistöckig erstellt worden wäre, dass dabei vermehrte Ausgaben entstehen z. B. für das Herabnehmen der Bedachung, das Wiedereindecken etc., und dass mit diesen Mehrausgaben der Baukonto nicht sollte belastet werden können.

Nun wird aber von den Bahngesellschaften darauf hingewiesen, dass die Rechtspraxis, bzw. die Entscheide des Bundesgerichtes bereits eine festbestehende Jurisprudenz herausgebildet habe, welche der in der Botschaft enthaltenen Auffassung diametral entgegenstehe. Es muss nämlich noch nachgeholt werden, dass das Beispiel mit einem Gebäude, das um ein Stockwerk erhöht wird und dass auch die Brücken, was viel wichtiger ist, in diese Kategorie gehören. Das Memorial der Eisenbahngesellschaften sagt hierüber folgendes:

«Das Bundesgericht fand dort mit Rücksicht auf die in Frage stehende Brückenverstärkung, welches Beispiel die Botschaft auch berührt, dass es als verfehlt bezeichnet werden müsse, wenn daraus, dass eine Tonne Erstellungsarbeit einen gewissen Betrag gekostet, der Schluss gezogen werden wolle, dass eine Tonne Verstärkungsarbeit am gleichen Objekt, zu gleicher oder gar zu einer ziemlich entfernten Zeit vorgenommen, den gleichen Betrag kosten müsse oder wenigstens nicht mehr kosten dürfe.

«In der That liegt hiefür kein innerer Grund vor. Bei der ersten Erstellung wurden die Objekte genau den dazumal erkennbar gewesenen und wirklich vorhandenen Bedürfnissen angepasst und übrigens nach hoheitlich genehmigten Plänen hergestellt. Es liegt daher weder ein Mangel an der nötigen Voraussicht und noch viel weniger ein Verschulden vor. Ganz gleich müssen wir auch in der Gegenwart, z. B. beim Umbau von Bahnhofanlagen, verfahren.»

Die Kommission konnte, wenigstens zum Teil, die Stichhaltigkeit dieser Bemerkungen nicht verkennen und überdies schien es ihr, dass die Beibehaltung dieses Lemmas nicht von besonderer Bedeutung sei,

dass aber dasselbe zu Anständen und beständigen Streitigkeiten zwischen dem Bund und den Kantonen führen könnte. Es wurde auch gesagt, dass wir einen Ersatz für derartige Kosten von Verstärkungen u. s. w. darin finden, dass die Liegenschaften fast sämtlicher Bahnen an Wert bedeutend zugenommen haben. Wenn heute das Land, welches zum Bau der Bahnen notwendig gewesen, expropriert werden müsste, so müsste unzweifelhaft eine höhere Summe dafür bezahlt werden, als vor 40 oder 50 Jahren. Denken Sie z. B. nur an das Areal, welches für den Bau des Zürcher Bahnhofes notwendig war. Wenn dieses Areal heute gekauft werden müsste, so würde dasselbe wahrscheinlich bedeutend mehr kosten, als seinerzeit überhaupt die ganze Bahnanlage in Zürich gekostet hat. Insofern also ist hier ein gewisser Ausgleich vorhanden.

Der Wortlaut des dritten Lemmas sodann entspricht der bisherigen Praxis. Bei den meisten Bahnen wurden die Erneuerungskosten des Oberbaus aus den Betriebseinnahmen bezahlt.

Gleichwohl erheben sich nun die Bahnen gegen die vorgeschlagene Neuerung, und zwar sagen sie hierüber folgendes: «Der Schienenweg ist ohne Zweifel der wesentlichste Teil einer Eisenbahn. Der ganze Unterbau hat nur den Zweck, diesen Weg vorzubereiten, der an sich die Hauptsache ist. Es steht daher diese Bestimmung in einem eigentümlichen Gegensatz zu dem im ersten Absatz dieses Entwurfes und in den bisherigen Gesetzen enthaltenen Grundsätze, wonach die Kosten solcher Ergänzungs- und Neuanlagen auf Baukonto getragen werden dürfen, mit welchen eine wesentliche Verbesserung des Betriebes erzielt wird. Nun ist der Oberbau keineswegs jene stabile Konstruktion, als welche sie äusserlich sich darstellt. Sie ist nicht nur in fortwährender Erneuerung, sondern auch in fortwährender Entwicklung und Verbesserung begriffen. Gerade in der letzten Zeit nehmen diese Bestrebungen den Charakter einer vollständigen Umwälzung an.» Es wird dann weiter ausgeführt, wie die Eisen- und Stahlschienen von minderem Gewicht durch solche von grösserem Gewicht, wie die hölzernen Bahnschwellen durch eiserne ersetzt worden sind u. s. w., woraus unzweifelhaft hervorgehe, dass heute der Oberbau bei fast sämtlichen Linien sich in besserem Zustande befinde, als es bei Erstellung der Bahn der Fall gewesen sei. Gegen die Auffassung der Bahnen ist nun aber einzuwenden, dass in den meisten Fällen der alte Oberbau der Bahn viel mehr gekostet hat als der neue Oberbau, indem die Materialpreise, namentlich die Eisen- und Stahlpreise heute bedeutend geringer sind als früher. Dazu kommt noch, dass die Transportkosten dieser Schienen, des Materiales beim Bau einer Bahn viel grössere sind als wenn die Bahn einmal im Betriebe ist. Stellen Sie sich die Gotthardbahn vor, was sie für Auslagen hatte, um ihre Schienen und Schwellen bis an den Gotthard hinauf zu transportieren. Sodann ist zu erwähnen, dass eine beständige Auswechslung von Schienen und Schwellen stattfindet und deshalb eine zuverlässige Kontrolle über diese Erneuerungen absolut unmöglich ist. Drittens war es schon bis jetzt Praxis bei den Bahnen, dass der Oberbau im Erneuerungsfonds vorgesehen war und wir wollen doch nicht hinter das Gesetz von 1883 zurückgehen, nur sehen wir vor, dass nach Betriebseinnahmen gesagt wir: «be-

ziehungsweise aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten.»

Was nun das Lemma 4 anbelangt, so scheint dasselbe der Kommission in seiner ursprünglichen Fassung nicht ganz der Billigkeit zu entsprechen. Bei den bestehenden Eisenbahnunternehmungen kommen Bauten vor mit einem Kostenaufwand, welcher grösser ist als der, welchen früher ganze Linien gekostet haben. In Zürich und Basel u. s. w. haben wir Bahnhofbauten in Sicht, welche über 20 Millionen Kapitalaufwand erfordern. Wären nun diese Bahnhofanlagen zu Anfang des Baues ausgeführt worden, so hätten die Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten voll und ganz angerechnet werden dürfen. Es erscheint nun der Kommission eine Ausnahme für nachher erstellte Bauten absolut nicht richtig. Das alte Personal kennt die Bedürfnisse des Dienstes viel besser und wir finden, es sei nur gerecht, wenn seine Leistungen pro rata der Zeit angerechnet werden dürfen. Wir schlagen Ihnen darum vor, statt «als für die Ausführung derselben ein besonderes, vom Bahnbetrieb und -Unterhalt unabhängiges Personal beschäftigt war» zu sagen: «als für die Ausführung derselben besondere, vom Bahnbetrieb und Unterhalt unabhängige Ausgaben entstehen.»

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 6.

von **Arx**, Berichterstatter der Kommission: Dieser Artikel versteht sich eigentlich von selbst; dennoch ist es vorgekommen, dass Linien, welche infolge Verlegung aufgegeben worden sind, auf dem Baukonto einzelner Bahnen belassen werden, sofern die alte Linie mehr kostete als die neue. Derartige Versuche sind jeweilen vom Bundesrate beanstandet und auch vom Bundesgerichte abgewiesen worden. Allein um solchen Streitigkeiten auszuweichen, ist es besser, wenn wir eine schützende Bestimmung ins Gesetz aufnehmen.

Eine Ausnahme von der Regel muss bezüglich Erneuerung des Oberbaues gemacht werden, indem für dieselbe die nämlichen Gründe, wie beim vorhergehenden Artikel vorliegen. Der Antrag der Kommission, welcher lautet: «Die Kosten der Oberbauerneuerung dürfen nicht auf Baukonto getragen werden, sondern sind aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten», ist eine vereinfachte Redaktion für das zweite Lemma dieses Artikels. Ich beantrage Ihnen, die Fassung der Kommission anzunehmen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 7.

von **Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der Artikel 7 ist von keiner grossen Bedeutung und ebenfalls eigentlich selbstverständlich. Es ist vorgekommen, dass gewisse Bahnen sich Uebergriffe zu Gunsten der Betriebsrechnung und zu Lasten des Baukontos erlaubt haben; so hat z. B. eine Bahn, welche ich im übrigen nicht nennen will, zur

Führung von Schotter den gewöhnlichen Tarif angewendet. Der Grundsatz, dass für Transporte zu Bauzwecken nur die Selbstkosten angerechnet werden dürfen, ist durch bundesgerichtliches Urteil geschützt worden und zwar auch für den Fall, dass Transporte für Rechnung eines Unternehmers vorgenommen werden. Wäre das nicht der Fall, so würde die Bahn einfach die Transportkosten den Uebernehmern oder Lieferanten überbinden. Ebenso ist die Anrechnung von Gewinnzuschlägen für Arbeits- und Materiallieferungen der Gesellschaft nicht zulässig. Die meisten Gesellschaften haben eine sogenannte Materialverwaltung, welche dem Betriebe alle die Objekte, welche er nötig hat, übergibt und zwar so angerechnet, dass dabei noch ein gewisser Gewinn für die Materialverwaltung herauschaut; dieser Gewinn, den die Bahngesellschaften an sich selbst machen, wird dann angerechnet und ist geeignet, die Nettoüberschüsse des Unternehmens zu steigern. Man hat gefunden, dass dies etwas Unstatthafes, Unrechtmässiges sei und hat deshalb diese schützende Bestimmung in Artikel 7 aufgenommen. Ich möchte beantragen, den Artikel anzunehmen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 8.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Die Vorlage von Projekten und Kostenvoranschlägen für alle Ergänzungs- und Neuanlagen und für die Anschaffung von Rollmaterial ist zur Prüfung der Rechnungen erforderlich, indem sonst in vielen Fällen nicht mehr konstatiert werden könnte, welche Anlagen, Einrichtungen oder Gegenstände schon vorher bestanden haben und durch die Ergänzungsbauten ergänzt oder abgeändert oder ersetzt werden müssen. Dieser Artikel ist aber auch notwendig, um die Ausführung des Artikels 29 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen zu sichern. Dieses Gesetz vom Jahre 1872 sagt nämlich in Artikel 29: «Der Bund wird diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche notwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern». Das kann natürlich nur geschehen, wenn dem Bunde die Pläne und Kostenberechnungen vorgelegt werden. Ich beantrage Ihnen Annahme dieses Artikels.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 9.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der Art. 9 zählt die Verwendungen und Verluste auf, welche nicht auf Baukonto getragen werden dürfen. Dabei ist nun in erster Linie zu bemerken, dass es sich zum geringsten Teile um Schaffung eines neuen Rechtszustandes zwischen dem Bunde und den Eisenbahnen handelt, sondern im wesentlichen nur um Festlegung der bisher befolgten Grundsätze.

Bei *a* ist gesagt, dass die Gründungskosten, insbesondere die Ausgaben für Erwerbung der Kon-

zession, die Kosten der Konstituierung einer Gesellschaft und die Verwendungen auf Vorstudien und Vorprojekte nicht mehr auf Baukonto sollen getragen werden dürfen. Es richtet sich dieses Lemma *a* hauptsächlich gegen die sogenannten Gründungsingenieure, welche in der letzten Zeit wie Pilze aus dem Boden geschossen sind. Diese Gründungsingenieure nehmen eine Karte zur Hand, zeichnen da ein Projekt ein, sammeln die Elemente, welche notwendig sind, um eine Konzession zu erhalten und suchen dann diese sogenannten Projekte irgendwo um guten Preis an den Mann zu bringen. Um solchen Missbräuchen inskünftig zu steuern, ist vorgesehen, dass solche Projekte inskünftig nicht mehr auf Baukonto getragen werden dürfen. Es muss übrigens ausdrücklich gesagt werden, dass die Kosten für eigentliche seriöse Bauprojekte auf Baukonto getragen werden dürfen.

Die Geldbeschaffungen, Kursverluste auf dem Anlagekapital konnten auch bis jetzt dem Baukonto nicht belastet werden; es tritt also kein neues Rechtsverhältnis ein.

Die littera *d*. betreffend die Subventionen oder Beiträge an öffentliche Werke, z. B. Eisenbahnen, Strassen, Brücken, Uferschutzbauten u. s. w. gab Veranlassung zu einer längeren Diskussion. Wie Sie ersehen haben, sah nämlich der Bundesrat in seinem ersten, ursprünglichen Projekte vor, dass auch Uferschutzbauten u. s. w., also Verwendungen und Sicherungen im Hochgebirge dem Baukonto nicht belastet werden sollen. Die Kommission fand nun aber, es sei diese Forderung eine unbillige, indem derartige Bauten im engen Zusammenhange mit der Sicherung des Betriebes einer Bahn seien und dass, wenn der Bund die betreffende Bahn selbst gebaut hätte, er unzweifelhaft die ganz gleichen Kosten auch hätte bezahlen müssen; es sei darum nur recht und billig, wenn dieselben dem Baukonto belastet werden dürfen.

Nun stellt aber Herr Richard zu littera *d* einen Abänderungsantrag, nämlich in erster Linie auf Streichung. Das wäre nun aber ein Rückschritt gegenüber der bisher bestehenden Praxis; denn bereits gegenwärtig werden Subventionen nicht dem Baukonto belastet. Die Tilgung der Subventionen der Nordostbahn und der Centralbahn an die Gotthardbahn z. B. ist mit dem Bunde bereits durch eine Uebereinkunft geregelt worden, und es wäre auch ganz unrichtig, wenn derartige Subventionen, welche die Alimentierung einer Bahn zum Ziele haben, dann noch auf Baukonto getragen werden könnten, indem bei denjenigen Bahnen, welche wir nach dem Reinertragnis kaufen müssen, diese Subventionen ja so wie so in Betracht kommen und bezahlt werden müssen. So ist ja unzweifelhaft, dass die Einnahmen der Centralbahn und der Nordostbahn durch die Eröffnung der Gotthardbahn gestiegen sind. Nehmen Sie an, die Reineinnahmen z. B. der Centralbahn seien nur um 500,000 Franken jährlich gestiegen, so haben wir diese Steigerung im Falle des Rückkaufes mit 25 mal 500,000 = 12 1/2 Millionen zu bezahlen, und das gleiche ist auch der Fall bei der Nordostbahn. Aber auch andere Beiträge an Strassen, Brücken, Gebäude wurden bis jetzt dem Baukonto nicht verrechnet, und wir sehen keinen Grund, namentlich nachdem auch die Bahnen sich nicht dagegen auflehnen, warum wir weiter gehen sollten, als der gegenwärtige Zustand ist.

Herr Richard beantragt dann in zweiter Linie, eventuell, zu sagen: «d. die Subventionen oder Beiträge an andere Eisenbahnen, an Strassen, Brücken oder Gebäude, welche ausserhalb des eigenen Bahnnetzes liegen und für den eigenen Betrieb nicht von direktem Nutzen sind, und zwar auch dann...» Nun ist das ein sehr dehnbarer Begriff und wenn Sie solche Begriffe aufnehmen, wird das zu unzähligen Streitigkeiten führen. Denn wer will beweisen, dass nicht jeder Steg indirekt der Bahn von Nutzen ist? Ich glaube deshalb, Sie sollten die Proposition Richard nicht annehmen, sondern der Kommission auch in Bezug auf Lemma d beistimmen.

Auch die aus Subventionen à fonds perdus gedeckten Kosten der Anlagen und Einrichtungen dürfen bis jetzt dem Baukonto nicht belastet werden. In Zukunft natürlich bleiben alle Subventionen vorbehalten, bei denen irgend eine Rückzahlung oder eine Verzinsung vorgesehen war; das ist selbstverständlich. Die Kosten der Organisation und Einrichtung, des Betriebes qualifizieren sich unzweifelhaft als Vorarbeiten für den Betrieb; das wurde auch bis anhin schon so gehalten, von den Bahnen aber jedesmal nur auf spezielles Verlangen des Bundes eingehalten. Bauzinse für die nachträgliche Erstellung von Doppelgleisen mit Inbegriff des Bahnkörpers und für andere Ergänzungs- und Neuanlagen oder für Vermehrung des Betriebsmaterials sollen nach Antrag der Kommission in Zukunft verrechnet werden dürfen. Die Kommission beantragt Ihnen nämlich, die littera g zu streichen. Dabei geht die Kommission von folgenden Erwägungen aus. Es sind, wie schon mehrmals in der Diskussion erwähnt wurde, gegenwärtig mehrere grosse Neuanlagen projektiert, so die Bahnhöfe in Zürich, Basel und Luzern, welche letzterer gegenwärtig im Bau ist. Diese Neuanlagen werden ganz gewaltige Summen verschlingen; wären diese Bauten beim Beginn des Baues der Bahn erstellt worden, so hätten ja unzweifelhaft die Bauzinse belastet werden können und ebenso steht es bei doppelten Geleiseanlagen.

Nun würde die Nichtverzinsung von derartigen bedeutenden Kapitalien das Reinertragnis einer Bahn ganz bedeutend schmälern. Wenn 10, 15 Millionen und mehr zinslos aufgebracht werden müssen auf Kosten der Gewinn- und Verlustrechnung, so wird ohne Zweifel das Nettoergebnis der Bahn beeinträchtigt und die Bahnen werden sich zweimal besinnen, bevor sie derartige grossartige Ausgaben beschliessen werden. Nun sagt die Kommission, wir haben keinen Grund, derartige Bauten zu verhindern, derartigen neuen Bahnhofanlagen, doppelten Geleiseanlagen von Bundes wegen Hindernisse in den Weg zu legen, sondern im Gegenteil sollen wir alles thun, was die Bahnen veranlassen könne, ihre Anlagen zu vervollständigen, in immer rationelleren Zustand zu versetzen.

Aus diesem Bestreben ist der Antrag der Kommission entstanden, die litt. g einfach zu streichen. Im übrigen beantrage ich Ihnen, mit den genannten Aenderungen der Kommission den Art. 9 anzunehmen.

**M. Schaller:** L'art. 9 est destiné à remplacer et à renforcer l'art. 2 de la loi de 1883 qui disait:

«Unter den Aktiven der Bilanz einer Eisenbahngesellschaft dürfen alle Kosten verrechnet werden, welche für den Bau oder den Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials verwendet worden sind.

Wird eine Bahn durch Vertrag von einer anderen Gesellschaft um einen Preis erworben, welcher geringer ist, als der bisherige Bilanzwert, so darf der neue Bilanzwert nicht mehr als den Kaufpreis betragen; ist hingegen der Kaufpreis höher, so darf der Ansatz der alten Bilanz nicht überschritten werden.

Organisations-, Verwaltungskosten und Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Einrichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten gleichgehalten. Unter jene dürfen aber Geldbeschaffungskosten nicht gerechnet werden.»

Cette disposition, appliquée depuis 12 ans, paraissait déjà bien assez rigoureuse. Les Chambres fédérales ont perdu de vue à cette époque les sacrifices considérables que les compagnies ont dû s'imposer pour la construction des premières lignes de chemins de fer, alors que la Confédération se désintéressait complètement de la question et que ses caisses restaient fermées aux initiateurs courageux, cantons, communes, corporations ou particuliers, qui ont dotés notre pays de son magnifique réseau de chemins de fer en s'imposant pour cela d'énormes sacrifices. A cette époque-là, l'argent était cher et les difficultés techniques considérables. Les oppositions se faisaient jour, grâce à la non-intervention de la Confédération; elles compliquaient singulièrement la situation. Il me suffira de citer le canton de Fribourg, qui a dû lutter pendant 4 ou 5 années pour obtenir la ligne d'Oron, considérée aujourd'hui comme une ligne indispensable, par ses relations directes de la Suisse allemande avec Genève et la France. Elle nous a coûté des sommes que j'évaluerai sans exagération à 4 ou 5 millions, dépensés, on peut le dire, en pure perte, en raison des circonstances déplorables dans lesquelles cette construction a dû se faire. Vous savez que le canton de Fribourg se trouve endetté de 42 millions par le seul fait de la construction des chemins de fer, et au moment où sa situation semblait se consolider et où nous avions l'espoir de réaliser quelque dividende et de retrouver quelque compensation aux sacrifices patriotiques que le pays avait faits, dans l'intérêt des chemins de fer et de la circulation publique, c'est à ce moment, dis-je, que la loi fédérale du 21 décembre 1883 est venue pour ainsi dire biffer d'un trait de plume les frais de fondation et de premier établissement qui avaient été, comme je viens de le dire, des plus onéreux pour la Suisse occidentale, car des difficultés aussi considérables que celles surgies lors de l'établissement de la ligne d'Oron existaient pour l'Ouest-Suisse et le Franco-Suisse, dont la situation était presque identique. Aujourd'hui l'art. 9 a aggravé encore cette situation, de telle sorte, qu'il n'est plus possible de revenir sur les littera a, b, c, etc. Aussi, M. Richard et moi, nous ne faisons pas de proposition. La comptabilité des chemins de fer a été établie d'après ces déductions et nous ne demandons pas de revenir en arrière. Par contre, nous adhérons à la proposition tendant à supprimer la littera g, telle que l'a proposée le Conseil des Etats.

Reste la *littera d.*

M. Richard et moi, nous avons l'honneur d'en proposer en première ligne le retranchement ou tout au moins la modification, dans le sens du texte, distribué à MM. les membres du Conseil. Il a été tenu compte déjà dans une certaine mesure, des objections formulées ici par les compagnies. On a trouvé que les constructions qui sont prévues (comme corrections de rivières, endiguements de torrents) étaient imposées aux compagnies, qu'elles consolidaient la voie, qu'il n'était par conséquent pas possible d'en déduire les dépenses.

Un arrêt du tribunal fédéral du 21 février 1890, relatif au procès de l'Union Suisse, avait déjà posé les mêmes considérants. Il résulte de renseignements recueillis au sujet de ce litige que le Conseil fédéral lui-même a interprété la loi dans le même sens vis-à-vis des compagnies. Si le Jura-Simplon se décide à faire une subvention de frs 1 million pour le percement du Simplon, ce million ne serait pas déduit, il serait considéré comme subvention.

Par contre, il peut y avoir d'autres dépenses faites en dehors des entreprises de chemins de fer, dans un but d'utilité publique, par exemple la construction d'entrepôts, de péages fédéraux dans les villes frontières de Bâle, Genève, etc.; elles sont imposées par les besoins du fisc fédéral, pour faire déposer les produits qui doivent être visités par les douanes.

Or, en présence de la rédaction de cet article, que la commission a déjà fortement adouci, les frais nécessités par ces constructions (Bauwesen) ne pourraient pas être portés en ligne de compte. Je trouve que cette disposition n'est pas légitime et si le Conseil ne veut pas retrancher la *littera d.*, je propose alors, comme M. Richard, de le rédiger comme suit:

« Les subventions ou contributions fournies pour d'autres chemins de fer, routes ponts ou bâtiments sis en dehors de l'emprise du chemin de fer, qui n'ont pas d'utilité directe pour son exploitation, et cela dans le cas aussi... »

**Bundespräsident Zemp:** Ich wende mich gegen den Antrag der Herren Richard und Schaller, welche die Streichung der litt. d vorschlagen. Mit der Kürzung derselben im Sinne der Kommission kann ich mich einverstanden erklären.

Was nun aber die Sache selbst betrifft, so möchte ich dem, was der Herr Berichterstatter der Kommission schon ausgeführt hat, noch etwas ergänzend nachfolgen lassen.

Sie werden fragen: Welche Fälle hat man im Auge, wenn man von indirekten Ausgaben für Eisenbahnen, Strassen, Brücken, Gebäude u. s. w. spricht? Ich kann Ihnen folgende Fälle anführen und ich denke, dass Sie sich alsbald davon überzeugen werden, dass die Vorsicht, die wir hier anzuwenden beantragen, sehr wohl gerechtfertigt ist. Bei der Rekonstitution der G. B. haben sich die N. O. B. und die S. C. B. aus freien Stücken zu Subventionen im Betrag von 7 Millionen Franken herbeigelassen. Da entsteht nun die Frage: Soll es zulässig sein, für die Konstruktion des Baukontos der S. C. B. oder der N. O. B. diese bezahlten und bereits auch amortisierten Leistungen an die G. B. aufzunehmen? Wir sagen Nein, das ist nicht ein Bestandteil der

der Anlagen der S. C. B. und N. O. B., die längst vor der G. B. bestanden haben. Ihr ursprünglicher Baukonto hat sich schon gestaltet und ist genehmigt. Das ist eine Leistung, welche diese Bahnen aus freien Stücken gemacht haben, nicht im Interesse des eigenen Bestandes, wohl aber im Interesse des eigenen Betriebes. Die N. O. B. und die S. C. B. haben sehr wohl erwogen, dass der Bau der G. B. für sie in alle Zukunft so grossartige Alimentationen schaffe, dass sie sich wohl herbeilassen dürfen, in den Stadien, wo es für die G. B. hiess: Sein oder Nichtsein, mitzuhelfen und die Gründung und Ausführung des Gotthardbahnunternehmens zu sichern. Diese Leistungen der beiden Bahngesellschaften sind jetzt nicht nur amortisiert, sondern sind für die betr. Unternehmungen durch die vermehrten Betriebseinnahmen längst wieder eingebracht. Wir können daher nicht zugeben, dass wir den Aktionären der S. C. B. und der N. O. B. diese Leistungen an die G. B. nachträglich noch vergüten sollen.

Ein anderes Beispiel. Die Nordostbahn hat mit dem Kanton Aargau über die Richtung der N. O. B. ab Brugg nach Aarau einen Streit geführt. Die ursprüngliche Linie führte über Lenzburg. Die N. O. B. fand es in ihrem Interesse, eine kürzere Linie zu nehmen. Der Staat Aargau hat zugestimmt gegen das Versprechen der N. O. B., ihm 700,000 Franken Entschädigung zu leisten. In der gleichen Zeit — es liegt mir nicht genau im Wissen, ob auch im gleichen Verträge — hat sich die N. O. B. verpflichtet müssen, auf das Begehren des Staates Aargau in Döttingen eine Brücke zu bauen, eine Strassenbrücke, die weitab von ihrem Netz gelegen ist. Die N. O. B. hat diese Brücke auch gebaut. Ich frage nun: Ist es richtig, dass der Baukonto der N. O. B. für diese Leistungen an die Brücke in Döttingen belastet werden dürfe? Wir sagen: Nein!

Solche Fälle haben wir hier im Auge, wenn wir solche ausserordentliche Leistungen einer Bahngesellschaft ausschliessen. Das sind Geschenke, welche die Bahngesellschaften freiwillig machen; die sollen nicht auf den Baukonto gestellt werden dürfen.

Nun wäre noch etwas über den eventuellen Antrag der Herren Richard und Schaller zu sagen. Allein da derselbe mündlich nicht aufgenommen worden ist, dürfte angenommen werden, dass er nicht festgehalten worden sei. Da ich aber gerade das Wort habe, will ich mich gegen dieses Amendement ebenfalls auflehnen. Dasselbe lautet dahin, den Artikel 9 d eventuell so zu fassen: «Die Subventionen oder Beiträge an andere Eisenbahnen, an Strassen, Brücken oder Gebäude, welche ausserhalb des eigenen Bahnnetzes liegen und für den eigenen Betrieb nicht von direktem Nutzen sind, . . .» Der Antrag der Kommission dagegen sagt: «. . . welche ausserhalb des eigenen Bahngebietes liegen oder im Eigentum Dritter verbleiben . . .» Man wird sich darüber Rechenschaft geben müssen, was unter dem Antrag der Kommission zu verstehen ist, und dann wird sich auch die Unbegründetheit des gegenteiligen Vorschlages ergeben. Wir verstehen darunter etwa folgendes Verhältnis:

Die G. B. hat in Brunnen grosse Getreidemagazine errichtet und betreibt sie auf eigene Rechnung. Es kann die Frage sein: Ist der Bestand dieser Getreidemagazine als ein Bestandteil des Bahnnetzes zu betrachten? Wenn man die Frage

bejaht, so fällt dieses Verhältnis ausser Betracht. Aber man kann sie auch verneinen und sagen: diese Gebäude stehen auf einem besondern Terrain, welches mit der Bahn nicht in Verbindung steht, also sind es Gebäude, welche ausserhalb des Bahnnetzes liegen.

Aber noch viel begreiflicher wird die Sache, wenn ich anführe, dass die G. B. und die N. O. B. vor zwei Jahren beabsichtigt haben, in Rothkreuz auf Terrain, das erst noch erworben werden sollte und mit dem dann ein Verbindungsgeleise hergestellt worden wäre, einen Schlachtviehhof zu errichten, eine grosse Anlage, in welcher das italienische und österreichische und zum Teil auch das inländische für Schlachtzwecke bestimmte Vieh aufgesammelt worden wäre. Es hätte dann dort einen grossen Marktplatz gegeben; das wäre dann die Stelle geworden, von der aus wir aus einem Reservoir diese Schlachtstücke hätten beziehen können. Die betr. Unterhandlungen sind ziemlich weit geführt worden, sind aber an tarifarischen Schwierigkeiten gescheitert. Dieselben werden aber mit der Zeit beseitigt werden, wenn der grosse Gemeinschaftsbahnhof in Goldau gebaut sein wird. Wenn dieses Unternehmen wirklich zu stande gekommen wäre, hätten wir es mit einem Gebäude, welches im Eigentum Dritter verblieb — der Unternehmer dieses Geschäftes war nämlich der Staat Zug —, aber an welches die N. O. B. und die G. B. sehr erhebliche Beiträge zu leisten willig waren, zu thun gehabt.

Das sind die Fälle, die wir im Auge haben. Nun

kommt der eventuelle Antrag der Herren Richard und Schaller und sagen dieselben, es genüge, wenn es heisse: « und für den eigenen Betrieb nicht von direktem Nutzen sind. » Das ist eine so vage Fassung, dass darunter alles Mögliche verstanden werden kann. Es wird den Bahnen in allen Fällen möglich sein, nachzuweisen, dass diese Einrichtungen und Gebäude für sie von direktem Nutzen sind.

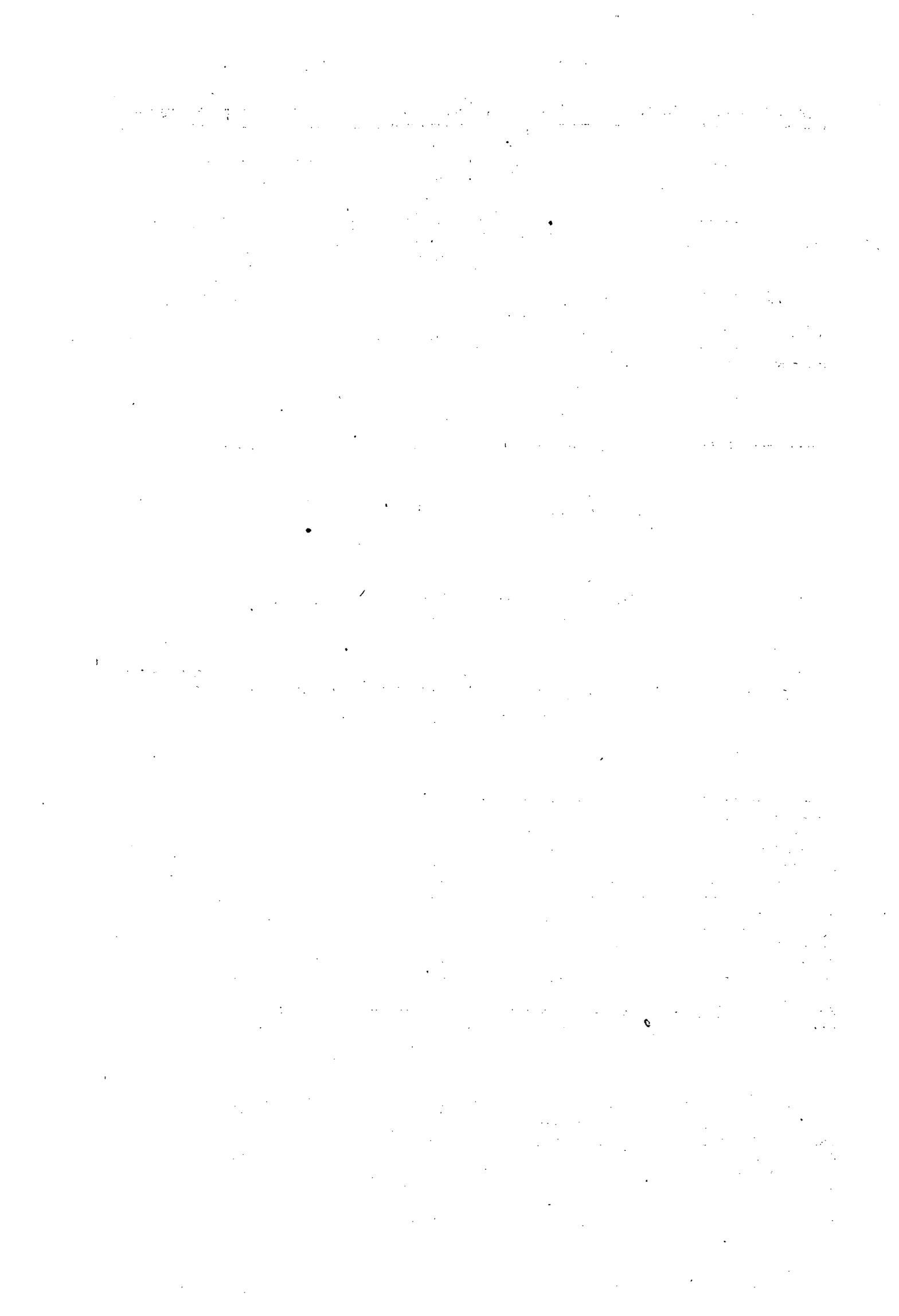
Ich halte dafür, dass die Fassung der Kommission den Vorzug verdiene.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Zunächst wird mit 16 gegen 9 Stimmen die von den Herren Richard und Schaller eventuell vorgeschlagene Fassung (gegenüber ihrem Antrag auf Streichung) acceptiert, in definitiver Abstimmung jedoch mit 25 gegen 10 Stimmen dem Antrag der Kommission der Vorzug gegeben.

(En votation préliminaire le texte éventuel de MM. Richard et Schaller est préféré à leur proposition de biffer par 16 voix contre 9; à la votation *définitive* la proposition de la commission l'emporte par 25 voix contre 10).

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu).



**Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

**Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1895 - 09:00
Date	
Data	
Seite	751-768
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 730

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 41

BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2. —, Union postale fr. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat. — Conseil des États.

Sitzung vom 18. Dezember 1895, nachmittags 3 Uhr. — Séance du 18 décembre 1895, à 3 heures de relevée.

Vorsitzender: }  
Président: } M. Jordan-Martin.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.  
Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.

Fortsetzung der Detailberatung.

*Suite de la discussion article par article.*

(Siehe Seite 751 hievor. — Voir page 751 ci-devant.)

Art. 10.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Von Bedeutung in Art. 10 ist eigentlich nur das dritte Lemma, wonach die Schuldenzinsen, die gesetzlich geforderten Einlagen in den Erneuerungsfonds, die statutarischen oder reglementarischen Einlagen in andere Fonds, sowie die pflichtigen Abschreibungen und Amortisationen alljährlich unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu stellen sind. Das bisherige Gesetz bestimmte, dass die Einlage in die Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie die Posten, welche aus der Bilanz entfernt werden müssen, aus den jährlichen Einnahmenüberschüssen zu bestreiten seien. Nun glaubten bisher einzelne Gesellschaften infolgedessen zur Buchung in der Gewinn- und Verlustrechnung so lange nicht gebunden zu sein, als ihnen die Mittel hiezu mangelten. Die Folge hievon war nun, dass in schlechten Jahren keine der Abnützung entsprechenden Summen zurückgelegt wurden, in bessern und in guten Jahren dagegen nur diejenigen Quoten, welche auf das betreffende Jahr fielen, während der Rest eine andere Verwendung fand. In der Regel wurde derselbe zur Ausbezahlung einer grösseren Dividende verwendet. Dadurch entstanden materielle Defizite, welche bei keinem gut geführten Geschäft vorkommen sollten. Mit der Neuerung, die wir vorschlagen, wird nun erreicht, dass die wirkliche Vermögenslage einer

Bahnunternehmung zur Darstellung kommt. Ich beantrage Ihnen die Annahme dieses Artikels.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 11.

von Arx, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Mit Art. 11 sind wir nun bei denjenigen Bestimmungen des Gesetzes angelangt, welche in den interessierten Kreisen am meisten Aufregung und Widerspruch veranlasst haben, nämlich bei den Bestimmungen über die Einlagen in den Erneuerungsfonds. Wie ich schon in meinem Referate über das Eintreten ausgeführt habe, gehen die Ansichten über den Zweck und die Bedeutung des Erneuerungsfonds himmelweit auseinander. Nach Ansicht des Bundesrates und auch der Mehrheit Ihrer Kommission sollte er eigentlich ein Ersatz für alle einer Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen sein. Anders urteilen die Eisenbahngesellschaften in ihrer Kollektiveingabe. Sie umschreiben den Begriff des Erneuerungsfonds zwar nicht selber, sondern sie lassen einen bekannt sein sollenden Schriftsteller, einen Herrn v. d. Leyden reden, welcher sich folgendermassen ausdrückt:

«Bei Bildung der Erneuerungsfonds lag der Gedanke zu Grunde, dass nach einer gewissen Anzahl von Jahren plötzlich eine umfangreichere Erneuerung notwendig werden könnte, dass daher in Ermanglung solcher Fonds für einzelne Betriebsjahre eine unverhältnismässige Steigerung der Erneuerungskosten zu erwarten wäre; man mag wohl auch

weiter befürchtet haben, dass die Gesellschaften, um die Betriebsüberschüsse nicht allzu sehr zu schmälern, die Durchführung derartiger umfassender Erneuerungen nicht rechtzeitig in dem vollen gebotenen Umfang durchführen würden. Diese Gefahren haben sich allerdings nach den Erfahrungen als übertrieben erwiesen, indem sich zeigte, dass die Erneuerungsausgaben von einer gewissen Zeit nach Eröffnung der Bahn an keinen grossen Schwankungen unterliegen. Immerhin erscheint es aber zweckmässig, durch die Bildung der Erneuerungsfonds die möglichen Schwankungen in der Höhe der Erneuerungsausgaben auszugleichen.»

Nun mag das, was dieser Herr v. d. Leyden schreibt, für gewöhnliche Verhältnisse unter normalen Verumständen passen. Aber ich komme nun wieder auf ein Beispiel zurück, das ich schon heute vormittag angetönt habe, um darzuthun, dass die Ausführungen des genannten Schriftstellers absolut nicht auf alle Verhältnisse passen. Ich habe heute vormittag angedeutet, dass die Schweizerische Centralbahn in den Fall kam, das Mauerwerk auf der ganzen Linie Olten-Basel zu erneuern. Dabei waren inbegriffen: die Ausmauerung des Hauensteintunnels, die Schutzmauern und alle steinernen Brücken und Viadukte. Das war eine grossartige Erneuerungsarbeit. Die Steine — es waren Kalksteine aus dem Jura — waren im Laufe der Zeit in Fäulnis übergegangen und mussten ersetzt werden. Die Centralbahn hat diese Arbeit auf acht bis zehn Jahre verteilt. Es wurde ums Jahr 1885 ungefähr begonnen. Nun wissen Sie, dass die Centralbahn um die Mitte der siebziger Jahre Dividenden von 8 und 9% ausbezahlt hat, dass dann aber infolge von allerlei Thorheiten, die die Bahn begangen hatte, die mageren Jahre kamen, in denen gar keine Dividende mehr ausbezahlt werden konnte, ja in denen die Gesellschaft sogar in eine sehr bedrängte finanzielle Lage kam und, um aus derselben herauszukommen, gleich der Nordostbahn nach Paris gehen musste, wo sie ein Institut anpumpte, das seitdem auch in Verlegenheit gekommen ist. Die Verhältnisse der Centralbahn haben sich dann, wie Sie ebenfalls wissen, wieder gebessert und zwar hauptsächlich deswegen, weil inzwischen die Gotthardbahn eröffnet wurde und ihr nun neue Einnahmen zuflossen. Stellen Sie sich nun aber vor, diese bessern Verhältnisse wären nicht gekommen, die Centralbahn wäre noch in der bedrängten Lage oder die Situation des Unternehmens hätte sich noch verschlimmert, — woher hätte dann die Centralbahn die grossartigen Summen genommen, welche sie verwenden musste, um den Hauensteintunnel, die steinernen Brücken und die Viadukte wieder in einen betriebssicheren Zustand zu versetzen?

Ich glaube Ihnen mit diesem einzigen Beispiel nachgewiesen zu haben, dass die Theorie, welche hier von Herrn v. d. Leyden allgemein aufgestellt werden will, eben nicht auf alle Verhältnisse passt. In den guten Jahren sollten die nötigen Reserven, welche der Abnutzung entsprechen, angelegt werden, damit die notwendigen Arbeiten unter allen Umständen ausgeführt werden können. Das scheint mir eine ganz elementare Forderung zu sein. Nun hat Ihre Kommission — ich habe Ihnen das schon gestern ausgeführt — aus Opportunitätsgründen, um die Bahnen nicht allzusehr zu belasten, sich damit einverstanden erklärt — und ich glaube, auch der

Bundesrat werde zustimmen —, diese Einlagen statt auf alle Minderwerte, welche eintreten können, auszudehnen, auf den Oberbau, das Rollmaterial, das Mobilien und die Gerätschaften zu beschränken. Die Kommission ist damit den Bahnen ausserordentlich entgegengekommen. Ich habe mir eine kleine Rechnung gemacht, um Ihnen zu zeigen, wie sehr wir in dieser Beziehung den Bahnen entgegengekommen sind. Man hat auf Grund der schweizerischen Eisenbahnstatistik und auf Grund von Spezialberichten von Eisenbahngesellschaften Berechnungen darüber angestellt, wie hoch ein Bahnkilometer bei uns kommt und welche Summen auf die einzelnen Bestandteile wie Oberbau, Unterbau, Hochbau, Rollmaterial u. s. w. zu entfallen und welche Einlagen im Durchschnitt in den Erneuerungsfonds gemacht werden müssten. Wenn Sie nun die Lebensdauer des Hochbaus zu 50 Jahren annehmen, diejenige der telegraphischen Signale, der Weichen und der Stationsabschlüsse zu 20 Jahren, dann beim Unterbau diejenige der Eisenkonstruktion und des Mauerwerks zu 50 Jahren und diejenige des Schotters zu 25 Jahren, was ungefähr der Lebensdauer der betreffenden Objekte entsprechen mag, so sollten nun in den Erneuerungsfonds eingelegt werden — wir verlangen es nicht, aber der Bundesrat beantragte es —: 400 Fr. für den Hochbau, soweit nur Ersatz notwendig ist, 200 Fr. für telegraphische Signale, 200 Fr. für die Eisenkonstruktion, 100 Fr. für das Mauerwerk, 400 Fr. für den Schotter, total per Kilometer 1300 Fr. Das würde bei der Jura-Simplon-Bahn, die zwischen 900 und 1000 Kilometer umfasst, eine Einlage in den Erneuerungsfonds von über 1,200,000 Fr. ausmachen. Sie sehen, dass wir den Bahnen in weitgehender Weise entgegengekommen sind, dass wir aber auch nicht weiter gehen können, als wir gegangen sind. Ich müsste es von meinem Standpunkt aus als bedauerliche Schwäche des Rates bezeichnen, wenn wir darüber hinausgehen wollten, umso mehr, da diese Einschränkung der Einlagen auf das Rollmaterial und den Oberbau den gegenwärtig faktisch bestehenden Verhältnissen ungefähr entspricht, denn sämtliche Hauptbahnen mit Ausnahme der Vereinigten Schweizerbahnen legen bereits für die Erneuerung des Oberbaus und des Rollmaterials entsprechende Summen zurück.

Nach dem Lemma 3 dieses Artikels soll der Bestand des Erneuerungsfonds zu jeder Zeit dem vollen Betrag des materiellen Minderwertes aller in Betracht kommenden Anlagen oder Gegenstände entsprechen. Der in diesem Sinne ermittelte Betrag ist in die Passiven der Bilanz aufzunehmen. Damit ist nun gesagt, dass die Wirkung des Gesetzes in Bezug auf die Einlagen in den Erneuerungsfonds rückwirkend sind. Und es soll ein allfälliges Defizit in die Passiven der Bilanz eingetragen und allmählich amortisiert werden. Der bezügliche Amortisationsplan ist von den Bahngesellschaften aufzustellen und dem Bundesrat vorzulegen. Der Bundesrat wird bestimmen, innert welcher Frist und in welchen Beträgen der Ersatz der zu tilgenden Summen zu geschehen habe.

Mit meinen Ausführungen glaube ich Ihnen dargethan zu haben, dass ich gegen den Antrag der Herren Richard und Schaller bin, der dahin geht, das Lemma 3 dieses Artikels 11 zu streichen. Die Herren Richard und Schaller beantragen dann, falls

Ihnen die Streichung nicht belieben sollte, eventuell eine andere Redaktion. Sie wollen den Ausdruck «oder andere Einwirkungen» streichen, also nur in den Erneuerungsfonds legen, was infolge Abnutzung an Schaden eingetreten ist. Es ist mir nicht recht erklärlich, weshalb die beiden Herren das beantragen; denn es giebt doch nicht nur Abgänge, die durch Abnutzung entstehen, sondern es giebt auch Abgänge infolge von Fäulnis, z. B. wenn ein Personen- oder ein Güterwagen total verfault ist, soll dieser Wagen dann auf der Bilanz immer weitergeführt werden? Nein! Wenn er verfault ist, soll er abgeschrieben werden. Es kann ferner eine Lokomotive zertrümmert werden oder es kann ein Wagen verbrennen. Das sind «andere Einwirkungen», als die Abnutzung, und darum sollte im Lemma 3 unbedingt von den «andern Einwirkungen» gesprochen werden.

Ich beantrage Ihnen also Annahme des Art. 11, wie er Ihnen von der Mehrheit Ihrer Kommission vorgeschlagen wird.

**M. Richard :** L'article 11 est des plus importants de la loi. Il constitue une innovation qui, je l'espère, ne sera pas suivie dans notre législation. Il soulève les plus légitimes plaintes.

En effet, par cet article, on oblige les compagnies de chemins de fer à faire un emploi déterminé d'une partie de leurs recettes.

Je pense, avec de nombreux jurisconsultes en Suisse, que lorsque la Confédération édicte des mesures de cette espèce, elle sort du domaine de la comptabilité pour entrer dans celui de l'emploi de l'actif des compagnies. Ce n'est plus une affaire de tenue de livres qu'on nous propose, mais une obligation d'affecter l'argent des compagnies de chemins de fer à un but déterminé. Il y a 21 ans que la constitution fédérale qui nous régit est en vigueur. Jusqu'à présent on n'avait pas imaginé de tirer de l'art. 26 des exigences nouvelles. Cet art. 26 est ainsi conçu :

« La législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération. »

Est-ce que vous trouvez dans cet article, qui déterminé et décrit exactement les limites et compétences fédérales en matière de chemins de fer, quoi que ce soit qui justifie une pareille prétention? Est-ce que vous y trouvez le droit, pour la confédération, de pénétrer dans l'administration financière des sociétés? Non. Ce droit n'existe pas. C'est par extension et une interprétation abusive de l'art. 26 qu'on arrive à vouloir imposer aux compagnies des affectations et des emplois déterminés de l'argent qu'elles encaissent. Je comprends très bien que la Confédération ait le droit, et même le devoir, de réclamer des compagnies des mesures propres à assurer la complète sécurité publique, la régularité des transports. Tout ce qui est circulation, exploitation technique proprement dite relève du contrôle de la Confédération. A cet effet, elle dispose de tous les moyens propres à contraindre les compagnies à prendre toutes les mesures pour protéger la vie des voyageurs et tous les services. Elle a obligé les compagnies d'instituer des caisses de secours, d'établir un outillage compliqué et

coûteux de contrôle tout le long des voies. Elle exerce très activement une surveillance très minutieuse et impose dans cette intention des dépenses considérables. Mais l'art. 26 de la constitution fédérale pose les limites de cette compétence. Que les administrations de chemins de fer jugent convenable, utile, de constituer des fonds de renouvellement, c'est leur affaire. Cela regarde leur ménage intérieur; elles sont parfaitement maîtresses de choisir les moyens de satisfaire à leurs propres besoins et le conseil fédéral n'a rien à y voir. Du reste, pourquoi le conseil fédéral pénétrerait-il dans ce domaine, qui ne touche ni à la comptabilité ni au rachat, si on fait pour un instant abstraction du prix? Lorsque la Confédération voudra effectuer le rachat, elle procédera à des expertises pour déterminer la valeur réelle des lignes. C'est à cette époque qu'on pourra préciser la moins-value définitive des réseaux qu'on déduira du compte de premier établissement, afin d'arrêter exactement le montant de la somme que la Confédération devra rembourser.

Donc, le conseil fédéral s'attribue par cet art. 11 des compétences que ne lui a point conférées la constitution fédérale.

Alors pourquoi cet art. 11 figure-t-il dans la loi que nous avons sous les yeux? On l'a dit très nettement: la mission du projet est de préparer les conditions financières du rachat. Or, il faut absolument diminuer le bénéfice annuel afin de diminuer le résultat de la multiplication de l'annuité par 25. Le fonds de renouvellement sera en réalité un sac dans lequel on fera passer chaque année tout ou partie du dividende que les actionnaires auraient dû toucher.

Mais dans quelle mesure un fonds de renouvellement doit-il être constitué? Si nous consultons les concessions, nous voyons qu'il y est dit que l'administration de chemins de fer devra livrer à l'échéance son réseau dans un «état satisfaisant», mais nulle part il n'est dit: «à l'état neuf». Nulle part, on émet la prétention d'obliger les compagnies à livrer leur matériel dans un état absolument neuf. Cette exigence: «l'état neuf» va beaucoup plus loin que l'ont été les contractants lorsqu'ils ont passé leurs conventions. Il n'était venu à l'idée ni des concessionnaires ni de la Confédération de vouloir imposer aux lignes l'obligation de rendre plus tard leur réseau dans un état qui exclut l'usure normale? Qu'est-ce que l'état neuf d'un chemin de fer? Voici une ligne, construite, je suppose, en 1865, en 1860; elle sera peut-être achetée par la Confédération demain ou au siècle prochain! dans 3 ans, 40 ans ou 50 ans. Comment pouvons-nous aujourd'hui, au milieu du cours des concessions, dire de quelle manière on devra interpréter la clause inscrite dans les actes concessionnés en vue de la mise en liquidation à l'échéance ou avant. Est-ce l'état neuf tel qu'il était au jour de l'ouverture de la ligne, la ligne telle qu'elle était à son origine, sans les améliorations apportées depuis lors, sans son matériel nouveau? Absolument non. Est-ce l'état neuf dans l'avenir à l'échéance? Est-ce que dès maintenant nous pouvons calculer les sommes qui représenteront dans 30 ou 40 ans la valeur réelle des chemins de fer, si l'on songe aux progrès industriels, aux perfectionnements que la science aura apportés d'ici à cette date lointaine?

On ne veut pas se contenter de l'expression contractuelle inscrite dans les concessions et on demande que « le fonds de renouvellement accuse en tout temps l'équivalent intégral de la moins-value subie matériellement, ensuite d'usures ou d'autres causes, par les ouvrages et objets ».

Que cela signifie-t-il ?

L'obscurité règne dans ce texte. Vous croyez poser des règles suffisamment précises pour éviter plus tard les procès ! Mais vous ne faites que déplacer la difficulté, parce que plus tard on se demandera comme aujourd'hui ce que c'est que l'état neuf, ce que c'est que cette valeur qui doit être représentée d'une manière permanente par un fonds spécial à titre de contre-partie.

Les chiffres indiqués par M. le président von Arx révèlent l'importance de la question. Il nous a donné des détails qui montrent que pour le Jura-Simplon seul la réduction que la commission a déjà apportée à cet article 11 s'élève à une somme annuelle de 1,200,000 francs ! N'avais-je donc pas raison de comparer le fonds de renouvellement à un sac dans lequel on coulera les dividendes de l'avenir ?

Mais ce qui me préoccupe le plus — et j'y insiste — c'est le caractère inconstitutionnel de cette disposition. Il faut donner une singulière élasticité aux principes qui sont à la base de notre droit public fédéral pour prétendre que l'art. 26 confère aux pouvoirs fédéraux le droit de disposer de l'actif des compagnies et je me permets de vous recommander ce côté de la question.

Enfin, comme il faut tout prévoir et que l'accueil fait à mes propositions de ce matin me laisse peu d'espoir sur le sort de celle-ci ; je vous propose à titre d'amendement subsidiaire et de moindre importance de supprimer dans le texte de la commission les mots : « ou d'autres causes... »

L'alinéa serait donc ainsi rédigé :

« Le fonds de renouvellement doit accuser en tout temps l'équivalent intégral de la moins-value subie matériellement, ensuite d'usure, par les ouvrages et objets mentionnés au premier alinéa du présent article. »

Je ne me représente pas ce que peuvent être ces autres causes de l'amointrissement de l'actif social — en outre de l'usure. Sans doute une inondation peut se produire, un incendie éclater, etc., mais ce sont là des cas que la législation est impuissante à prévoir avec quelque précision et qui rentrent dans la catégorie des événements de force majeure, contre lesquels on ne peut contraindre les individus à se prémunir d'avance. Sans doute, une ville peut brûler, le sinistre gagner la gare, la détruire avec toutes les marchandises qu'elle contient, mais doit-on, pour parer à une telle éventualité, obliger les compagnies à préparer les fonds qui seraient nécessaires à la reconstruction ? L'assurance ne suffit-elle pas ?

M. von Arx a parlé de la pourriture des matériaux. C'est là une détérioration qui dépend d'une foule de causes et qu'il est très difficile d'évaluer d'avance. Je suis toujours surpris de voir quelle idée que l'on a dans certaines sphères administratives de pouvoir prédire exactement et minutieusement la durée exacte du matériel employé dans une exploitation de chemins de fer. On proclame qu'une locomotive doit durer de 25 à 30 ans ! Qu'est-ce

qu'on en sait ? Une bonne machine durera plus longtemps qu'une mauvaise. On en a pour son argent. Le mémoire des compagnies démontre qu'à cet égard il est impossible d'établir des normes invariables. Il faudrait procéder à des expertises, à des vérifications pour savoir dans quelle mesure une moins-value s'est produite, mais vouloir le préciser d'avance, d'après des tableaux, d'après des schémas infaillibles placardés contre les murs du département des chemins de fer, est une véritable utopie. Fixer la durée immuable d'une locomotive, d'un wagon, de tout objet enfin est une conception administrative chimérique, purement théorique, qui ne répond pas aux faits.

Si donc la proposition principale, que j'ai eu l'honneur de vous soumettre avec M. Schaller, ne trouve pas grâce devant vous, nous nous en tiendrons à la proposition éventuelle de modification rédactionnelle du paragraphe 3. J'estime que ces mots : « ou d'autres causes... » sont une porte ouverte à des difficultés d'interprétation et auraient pour conséquence d'obliger les compagnies à avoir toujours en caisse un double capital. Puisque des catastrophes peuvent se produire : cyclones, tremblements de terre ou autres, les lignes peuvent être détruites. Oserait-on cependant dire aux compagnies : vous devez avoir un fonds de renouvellement capable de parer à des éventualités de ce genre ? Vous refuserez, je l'espère, de souscrire à une pareille extension du fonds de renouvellement !

**Leumann :** Es ist dieser Artikel 11 unstreitig einer der wichtigsten des ganzen Gesetzes und ob schon Ihnen der Herr Präsident der Kommission darüber einlässlich Bericht erstattet hat, erlaube ich mir dennoch, als Mitglied der Kommission, das, was er schon andeutete, zwar nicht zu wiederholen, aber in einigen Punkten zu ergänzen.

Der Herr Berichterstatter hat Ihnen bereits gesagt, dass darüber, was der Erneuerungsfonds eigentlich bedeute, zwischen Eisenbahngesellschaften und Bundesrat eine prinzipielle Verschiedenheit der Anschauungen bestehe. Die Eisenbahngesellschaften nämlich stellen sich auf den Standpunkt, dass der Erneuerungsfonds einzig und allein dazu da sei, zu bewirken, dass durch Reparaturen, die am Oberbau und Rollmaterial notwendig werden, auf ein Jahr nicht zu grosse Beträge fallen, dass sich vielmehr die Sache auf verschiedene Jahre verteile. Dagegen finden Sie im Entwurfe des Bundesrates, Art. 11, Lemma 2, dass er die Sache anders auffasst, dass er den Erneuerungsfonds als ein Äquivalent für alle und jede Abnutzung der Bahn ansieht. Nun ist das allerdings ein sehr bedeutender prinzipieller Unterschied; aber ich muss gestehen, dass ich diesen Unterschied, ich mag die Sache ansehen wie ich will, nur als einen theoretischen betrachten kann. Ich lege keinen so grossen Wert darauf, wie man den Erneuerungsfonds ansieht; es genügt mir, dass er überhaupt da ist. Ich glaube, ich kann mich Ihnen am besten verständlich machen, wenn ich ein Beispiel anführe; ich hoffe mit demselben zeigen zu können, dass für den Rückkauf der Erneuerungsfonds nicht diese grosse Bedeutung hat, die man ihm beilegt.

Nehmen wir an, der Bund künde einer Bahn auf den Termin von 1903, übernehme diese konzessionsgemäss zum fünfundzwanzigfachen Reinertrage, den sie in den letzten zehn Jahren abgeworfen hat, und die Kaufsumme beziffere sich auf rund 100 Millionen. Nun wird es sich in erster Linie fragen, ob die Bahn in demjenigen Zustand ist, in welchem sie nach der Konzession sein soll, nämlich in einem «völlig befriedigenden». Ich will mich nicht nach dem Beispiele des Herrn Richard darüber auslassen; wie dieser Ausdruck zu interpretieren sei; das ist Sache der dazu berufenen Organe, des Schiedsgerichtes oder des Bundesgerichtes. Gesezt aber den Fall, das Schiedsgericht oder das Bundesgericht erkläre, die Bahn sei nicht in «völlig befriedigendem Zustande», sondern es brauche eine Summe von 10 Millionen, um sie in diesen Zustand zu bringen, was geschieht dann? Dann wird man jedenfalls nach den Bestimmungen der Konzession diese 10 Millionen an dem Kaufpreis von 100 Millionen in Abzug bringen und die Gesellschaft erhält für ihre Bahn nur 90 Millionen. Ist nun ein Reserrefonds von 10 Millionen vorhanden, so steht es der Gesellschaft frei, zu sagen: wir geben diesen Reserrefonds als Aequivalent. Ist nur ein Reserrefonds von 5 Millionen vorhanden, so sagt die Gesellschaft: nehmt diese 5 Millionen hin und zahlt uns als Kaufpreis noch 95 Millionen. Ist aber gar kein Reserrefonds vorhanden, dann sagt der Bund: es werden alle 10 Millionen an der Kaufsumme abgezogen und wir zahlen der Gesellschaft also nur 90 Millionen. So sehe ich die Sache an, und ich glaube, es ist auch so. Darum kann ich nicht begreifen, wie man sich, soweit es sich um den Rückkauf handelt, darüber ereifern kann, ob der Erneuerungsfonds so oder so gross sei. Etwas ganz anderes freilich ist es, dass immerhin die Höhe der Einlagen in den Erneuerungsfonds eine Einwirkung auf den Rückkauf hat, in der Weise nämlich, dass je höher die jährliche Einlage bemessen wird, desto geringer die Reineinnahme und damit auch der 25fache Betrag der Reineinnahme ist. Wenn die Befürchtungen, welche der Herr Kommissionspräsident angedeutet hat, in den interessierten Kreisen sehr grosse waren, so kam das, meine ich, hauptsächlich daher, weil man nach der Fassung des ersten Absatzes von Artikel 11 im Entwurfe des Bundesrates glaubte annehmen zu müssen, dass hier für diese Einlagen in den Reserrefonds exorbitante Ansprüche gemacht werden und in der That bestand, wie Ihnen Herr von Arx bereits gesagt hat, zuerst die Absicht, in dieser Richtung viel weiter zu gehen. Was nun diese Befürchtungen noch erhöht hat, ist die etwas vage Fassung dieses ersten Lemmas in Artikel 11; denn wenn es heisst: «Für alle einer Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, mit Inbegriff des Betriebsmaterials, ist ein Erneuerungsfonds anzulegen», so kann man sich unter diesem allgemeinen Satze alles Mögliche vorstellen und die Interessenten haben sich auch alles Mögliche und Unmögliche darunter vorgestellt. Deshalb haben wir uns in der Kommission, als wir an diesen Artikel herantraten, gesagt, wir müssen hier erstens die goldene Mittelstrasse einschlagen, wir müssen nicht zu viel nach rechts und nicht zu viel nach links gehen, dann vor allem aber eine klare, präzise Fassung suchen, so dass niemand mehr im Zweifel sein kann, was darunter gemeint

ist. Daher haben wir den ersten Absatz des Art. 11 in der Weise gefasst, wie Sie ihn unter den Anträgen der Kommission finden. Wir sagen: «Für die einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als» und nun folgt genau aufgezählt, was gemeint ist: «Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften». Da kann wohl niemand mehr im Zweifel sein, was darunter zu verstehen ist.

Wir glauben also die richtige Mitte getroffen und genau präzisiert zu haben, um was es sich handelt, und damit allen Befürchtungen den Boden entzogen zu haben. Deshalb möchte ich Ihnen empfehlen, die Anträge der Kommission — sie ist einstimmig in dieser Beziehung, mit Ausnahme des Herrn Richard, der noch weiter gehen will — anzunehmen.

Bundespräsident Zemp: Herr Richard hat auch hier wieder die prinzipielle Einwendung erhoben, es werde durch dieses Rechnungsgesetz ein Eingriff in die vermögensrechtliche Sphäre der Bahngesellschaften gemacht; man wolle sie in der freien Verwaltung über ihre Güter hindern und sie zwingen, Dispositionen über die Reinerträge zu machen zu Zwecken, die sie nicht als richtig anerkennen. Er hat dann beigefügt, es gebe keine konstitutionelle Grundlage für eine solche Machtbefugnis des Bundesgesetzgebers. Nun möchte ich auf einen Gedanken zurückkommen, der vom Herrn Berichterstatter in der allgemeinen Diskussion sehr richtig ausgeführt worden ist; es ist das der Ursprung des ganzen Gedankens, der sich nun hier in dem Artikel 11 verwirklicht. Ich muss da etwas wiederholen, um weitere Folgerungen daran zu knüpfen.

Eine Grundlage für die Massnahmen des Bundesgesetzgebers im Rechnungswesen der Eisenbahnen in dem jetzt streitigen Punkte ist allerdings gegeben im O. R., und davon gehen wir aus. Das O. R. hat gefunden, dass das Rechnungswesen der Aktiengesellschaften, aber auch aller Aktiengesellschaften, unter eine besondere Kontrolle des Gesetzgebers zu stellen sei; es sind da bestimmte Vorschriften gegeben, wie die Rechnungen geführt werden, wie die Bilanzen aufgestellt werden sollen, was nicht in die Rechnungen gehöre und was in den Rechnungen gefordert werden müsse. In Artikel 656 steht folgender Satz: «Die Bilanz ist so klar und übersichtlich aufzustellen, dass die Aktionäre einen möglichst sichern Einblick in die wirkliche Vermögenslage der Gesellschaft erhalten. Insbesondere sind dabei folgende Grundsätze zu beachten.» Da kommen dann verschiedene Punkte zur Sprache; so heisst es in Ziffer 2: «Grundstücke, Gebäude, Maschinen sind höchstens nach den Anschaffungskosten mit Abzug der erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen auszusetzen.» Der Gesetzgeber hat also für alle Aktiengesellschaften vorgeschrieben, dass sie für die Minderwerte in den Bilanzen jährliche Abschreibungen vornehmen sollen. Unsere Eisenbahngesellschaften haben keine Abschreibungen vorgenommen und nehmen keine solchen vor; dagegen haben sie dem Gedanken des Gesetzgebers in einer andern Weise Nachachtung zu verschaffen gesucht. Sie erklären nämlich: wir schreiben an den Aktiven der Bilanz nicht ab; aber

wir gründen einen Fonds, nennen ihn Reservefonds oder Erneuerungsfonds, und dieser Fonds soll dasjenige darstellen, was der Gesetzgeber im O. R. für die Aktiengesellschaften Abschreibung nennt. Wenn wir nun bei den Rechnungen der Eisenbahngesellschaften die Prüfung anstellen, ob diese Fonds in genügender Weise ausgerüstet seien, so glauben wir nichts anderes zu thun, als wozu wir als Aufsichtsbehörde im Rechnungswesen der Eisenbahnen und nach Massgabe der Bestimmungen des O. R. das Recht haben. Wir sagen also: es muss ein Erneuerungsfonds bestehen und er muss in dem Masse dotiert werden, dass er den Grundsätzen entspricht, welche im O. R. für alle Aktiengesellschaften aufgestellt sind.

Wie macht sich nun die Anwendung dieser Grundsätze? Der Geschäftsmann, der Industrielle weiss aus Erfahrung — es sind darüber Erfahrungssätze aufgestellt — wie viel die Maschinen jährlich an Wert sich vermindern; man spricht von 10, 20 bis 50 % Verminderung der Werte und soviel also wird abgeschrieben. Auf die Eisenbahnen angewendet sagen wir — das ist der Grundsatz, den wir durchführen wollen —: es müssen die Bahngesellschaften, wenn sie keine Abschreibungen vernehmen wollen, sich bequemen und einen Fonds dotieren in dem Masse, wie der Minderwert der Objekte eintritt. Nun glauben wir damit nichts Ungebührliches zu verlangen; wir glauben vielmehr, dass wir damit nur zu einer soliden Rechnungsführung, zu einer gesunden Verwaltung mitwirken. Die Eisenbahnen führen den Baukonto; in demselben werden die Werte der ersten Anschaffung, die Neuwerte für alle Objekte eingetragen; nun wird dieser Baukonto in der gleichen Höhe fortgeführt; es werden nur Objekte, die nicht mehr vorhanden, abgeschrieben und neue Objekte, die als Ersatz dazukommen, vorgetragen; aber sonst bleibt der Baukonto fix, d. h. er stellt immer die Höhe des Wertes der ersten Anschaffung dar. Nun ist das aber eine unrichtige Bilanz; wenn die Bahngesellschaft 20, 30 Jahre lang fortfunktioniert und in ihren Bilanzen immer die ersten Anschaffungskosten als Aktiven hat, so ist das eine unrichtige Bilanz und um dieselbe zu korrigieren, muss ein Gegenwert geschaffen werden, gerade in dem Masse, wie die Verminderung der Werte eingetreten ist: es muss der Erneuerungsfonds mit andern Worten ein Aequivalent des eingetretenen Minderwertes sein. Das ist der Ausgangspunkt.

Nun ist das aber nicht nur rechnerisch ein begründetes Postulat, das wir stellen; es zielt nicht nur darauf hin, richtige Bilanzen herzustellen und zu erhalten, sondern das hat eine bedeutende Tragweite für den Rückkauf der Eisenbahnen. Die Bahnen müssen, wenn sie nicht nach dem Reinertrage zurückgekauft werden, mindestens zum Anlagekapital erworben werden, und wenn nun diese Anlagewerte im Laufe der Zeit auf allen Objekten vermindert werden und dafür nicht ein Ersatz hergestellt wird, so wird der Bund allerdings den Neuwert bezahlen, dafür aber einen Minderwert bekommen. Es ist das an einem Beispiel erklärt worden. Nehmen wir an, eine Lokomotive sei in 30 Jahren — es kann das ja bestritten werden und es kann eine andere Zahl die richtige sein — ausgebraucht; wenn sie 20 Jahre im Betrieb gewesen ist, hat sie zwei Drittel ihres Wertes verloren; für diese zwei Drittel muss ein Aequivalent da sein;

es muss der Erneuerungsfonds um zwei Drittel des Wertes gespeist werden; sonst wird der Bund, wenn er nach 20 Jahren zurückkauft, eine Lokomotive haben, deren Wert um zwei Drittel vermindert ist; aber er zahlt die ursprünglichen Anlagekosten, sagen wir 60,000 Fr.

Das ist die praktische Anwendung, das ist der Standpunkt, den wir einnehmen; wir sagen, diese Erneuerungsfonds müssen ein Aequivalent für die verminderten Werte sein. Nun ist die Kommission nicht soweit gegangen; sie hat den Grundsatz adoptiert, hat sich aber bestrebt, den Einwendungen der Bahnen auf einem Wege entgegenzukommen. Während der Bundesrat vorgeschrieben hatte — der Entwurf lautet so — «dass der Erneuerungsfonds als Ersatz für alle Minderwerte auf allen Objekten dienen müsse», sagt die Kommission: wir wollen uns auf die Wertung des Abganges auf drei bestimmten Objekten, Rollmaterial, Oberbaumaterial und Gerätschaften beschränken; dagegen wollen wir nicht untersuchen, was sich im Unterbau, in den Gebäuden, in den Stationseinrichtungen, kurz diesen andern grossen Objekten, ändert. Das war ein sehr weites Entgegenkommen der Kommission. Der Bundesrat hat die Erklärung abgeben lassen, dass er mit dieser Reduktion einverstanden sein könne; das ist aber auch das höchste Mass des Zugeständnisses, das wir glauben machen zu sollen; würden wir weiter gehen, so gäben wir das Prinzip preis, das ich zu erörtern mir erlaubt habe, und wir begäben uns dann auf den Standpunkt der Bahngesellschaften, welche erklären: es kommt nicht auf den Mehrwert oder Minderwert der Bahn an, sondern nur darauf, dass wir immer die Bahn mit einer gewissen Sicherheit betreiben können, wenn etwas abgeht, es wieder ersetzen, und wenn die Reserven hierfür ausreichen, sind sie genügend. Das können wir nun nicht adoptieren und noch weniger den Satz, der in der Eingabe der Eisenbahngesellschaften ganz nackt ausgesprochen ist, es seien die schweizerischen Eisenbahnen jetzt mehr wert als zur Zeit, als sie neu gebaut und in Betrieb gesetzt worden seien; denn es wollte behauptet werden, dass die Bestandteile der Bahnanlage durch den Gebrauch und die mitlaufenden Reparaturen immer besser werden. Das ist ein Standpunkt, der anderswo vertreten werden mag, aber nicht vor einem ernsthaften Rate.

Ich gehe noch weiter in der Entgegnung gegen Herrn Richard. Herr Richard sagte, die Forderung eines Erneuerungsfonds habe in unserer konstitutionellen Auffassung gar keinen Platz; das sei etwas Neues, Ausserordentliches, ein double emploi. Herr Richard kommt da mit dem bestehenden Rechnungsgesetz in Widerspruch. Dasselbe sieht in Art. 3 schon vor: «Die Einlagen in die Reserve- und Erneuerungsfonds sind aus den Einnahmeüberschüssen zu bestreiten, und es ist deren Betrag in den Statuten festzusetzen». Die Vorschrift ist also schon jetzt vorhanden, dass Reserve- oder Erneuerungsfonds eingerichtet und gespeist werden sollen. Heute handelt es sich nur darum, ob in das neue Gesetz auch Grundsätze, nach welchen die Höhe dieser Erneuerungsfonds bestimmt werden, aufgenommen werden sollen. Das war im frühern Gesetz nicht vorgesehen.

Ferner schlagen wir Ihnen vor — es ist darüber nicht diskutiert worden, aber ich will es doch bei-

fügen, weil es neu ist — der Erneuerungsfonds solle nicht aus den Einnahmeüberschüssen, sondern aus den Einnahmen dotiert werden. Die Dotierung des Erneuerungsfonds ist eine ordentliche Ausgabe und die Einnahmeüberschüsse werden sich erst nach dieser Dotierung ergeben.

Der Bund hat sich schon längst das Recht zugeeignet, in Bezug auf die materielle Rechnungsführung der Eisenbahnen Dispositionen zu treffen. Ich verweise Sie auf die sehr bedeutsamen Vorschriften im Hilfs- und Pensionskassengesetz. Da ist in Art. 5 vorgeschrieben:

«Die Jahresrechnungen der Hülfskassen nebst dem Nachweis über den Bestand des Vermögens sind mit der Gesellschaftsrechnung dem Bundesrate vorzulegen, welcher dieselben auf Grund des Gesetzes und der Statuten zu prüfen hat.

«Ergibt die Rechnung einen Einnahmeüberschuss, so ist derselbe zunächst zur Bildung oder Vermehrung der Reserve und einer Spezialreserve für Unvorhergesehenes im Interesse der Versicherten zu verwenden», nicht etwa zu verteilen, und ferner in Art. 7:

«Der Bundesrat wird darüber wachen, dass bei einem Betriebs- oder Besitzeswechsel oder einem Konkurse der Unternehmung die Interessen der Versicherten gewahrt bleiben.

Die Liquidation einer Hülfskasse darf nur mit Bewilligung und unter der Aufsicht des Bundesrates stattfinden. Ihr Vermögen, welches nach Art. 3 und 6 von der Gesellschaft zu ergänzen ist, wird nach dem Verhältnisse zur rechnungsmässigen Reserve der einzelnen Versicherten unter dieselben verteilt.»

Also hier werden dem Bund wiederum Befugnisse erteilt. Er bestimmt die Höhe des Hülfskassenfonds, er verfügt, dass die Fonds ergänzt werden müssen, wenn es nötig ist, und er verbietet eine selbständige Disposition der Gesellschaft über diesen Hülfskassenfonds. So hat man es bis jetzt im Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften gehalten; und wenn wir diese Sätze wieder aufnehmen und aus diesen Prinzipien mit Rücksicht auf die Bedürfnisse, wie sie sich laut der Erfahrung geltend gemacht haben, nur die weitem Konsequenzen ziehen, so thun wir nicht etwas Neues, nicht etwas, das weit neben der gegenwärtigen Gesetzgebung liegt.

Das glaubte ich den grundsätzlichen Erörterungen des Herrn Richard entgegensetzen zu sollen. Herr Richard denkt sich in eine Zeit zurück, die weit hinter uns liegt. Das sind sehr schöne historische Reminiszenzen, aber es sind vergilbte Blätter. Wir stehen auf dem Boden der weitem Fortentwicklung der gesunden Prinzipien einer richtigen Eisenbahnverwaltung.

**M. Schaller:** Votre commission est parfaitement d'accord sur le 1<sup>er</sup> paragraphe de l'art. 11:

«Il sera constitué un fonds de renouvellement pour les constructions et installations sujettes à usure dans une mesure importante, savoir la superstructure (voie de fer), le matériel roulant, le mobilier et les ustensiles.»

Nous ne contestons pas au chef du département fédéral des chemins de fer, les renseignements

qu'il vient de nous fournir et les déductions qu'il a tirées de son exposé. Mais nous sommes peut-être moins d'accord au sujet du dernier paragraphe: le second serait déjà sujet à caution, mais par esprit de concorde et pour aller au-devant des idées du département, nous ne le lui contesterons pas, et cependant il y aurait beaucoup à dire sur ce point-là, car d'après le mémoire des compagnies, la durée des différents objets mobiliers du matériel roulant, — machines, locomotives — varie extraordinairement, et est sujette à contestations; les compagnies ne peuvent pas admettre que l'on calcule la moins-value fictive par des moyens purement hypothétiques qui ne répondront pas en 1896 à la réalité, mais elles demandent qu'on prenne pour base *l'état réel* des chemins de fer. Cet état serait déterminé contradictoirement et pourrait au besoin l'être par les tribunaux compétents, — ou par le tribunal fédéral, si vous le décidez. Si le conseil fédéral désire se procurer des points de repère, il peut faire appel à des experts pour examiner le bien fondé des réclamations des compagnies qui estiment qu'une locomotive dure 30 à 40 ans, que tel ou tel matériel roulant a une durée plus ou moins longue selon la structure et les conditions dans lesquelles il a été construit.

Nous acceptons ce second paragraphe, bien qu'il ne nous satisfasse pas complètement, mais en revanche nous trouvons que le 3<sup>me</sup>, malgré les concessions faites par la commission à la minorité, va trop loin ou plutôt fait double emploi:

«Le fonds de renouvellement doit accuser en tout temps l'équivalent intégral de la moins-value subie matériellement, ensuite d'usure ou d'autres causes...»

Et le 2<sup>me</sup> paragraphe de l'art. 10 que vous avez adopté, dit déjà:

«Les frais d'entretien des travaux et installations existants sont prélevés sur les recettes courantes de l'exploitation.»

C'est pour cela que nous proposons de biffer ou éventuellement de modifier ce 3<sup>me</sup> paragraphe.

Cela ne nuirait en rien à l'importance et à l'économie de la loi. Ce serait une concession faite sur une question très contestable qui pourrait donner lieu à des discussions très importantes, très légitimes, et que pour mon compte, je voudrais épargner au projet de loi. Cette disposition n'est pas posée dans le projet de loi antérieur. M. le chef du département a cité le dernier paragraphe de l'art. 3, mais ce paragraphe ne fait que répéter ce qui est dit à l'art. 10.

C'est pour ce motif que je crois devoir maintenir la proposition Richard-Schaller consistant à demander le retranchement du dernier paragraphe de l'art. 11.

#### Abstimmung. — Votation.

Zunächst wird mit 16 gegen 12 Stimmen die von den Herren Richard und Schaller eventuell vorgeschlagene Fassung des 3. Alineas (gegenüber ihrem Antrag auf Streichung) acceptiert, hierauf aber in definitiver Abstimmung mit 29 gegen 8 Stimmen der Antrag der Kommission angenommen.

(En votation préliminaire le texte éventuel du 3<sup>me</sup> alinéa de MM. Richard et Schaller est préféré

à leur proposition de biffer par 16 voix contre 12 ; à la votation *définitive* la proposition de la commission l'emporte par 29 voix contre 8.)

Art. 12.

**VON ARX**, Berichterstatter der Kommission: In Art. 12 ist vorgesehen, dass die Beträge der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds vom Bundesrate festgesetzt werden und zwar nach dem ursprünglichen Antrage des Bundesrates endgültig und inappellabel. Die Botschaft des Bundesrates motiviert diesen Antrag damit, dass eben dem Bunde allein, nicht aber den Gerichten die nötigen technischen und fachmännischen Organe zur Verfügung stehen, um allfällige Streitigkeiten mit den Bahnen beurteilen zu können. Aber diese Auffassung des Bundesrates, wonach er derartige Streitigkeiten endgültig zu entscheiden gehabt hätte, hat viel Staub aufgeworfen. Die Kommission glaubt zwar, es sei das vielleicht mit Unrecht geschehen, indem der Bundesrat bis jetzt auch schon derartige Einlagen, Rückstellungen zu bemessen hatte, nämlich die Amortisationen der Kursverluste. Und der Bundesrat ist seiner Zeit bei der Zumessung dieser jährlichen Amortisationen mit der grössten Mässigung vorgegangen. Er hat nach Erlass des Gesetzes vom Jahre 1883 auf die Finanzlage der Gesellschaften Rücksicht genommen und die Amortisationen so bemessen, dass die Reinerträge der Bahnen nicht allzusehr geschmälert wurden.

Ich weiss nicht, ob die Bahngesellschaften gut daran thun, zu bewirken, dass nun das Bundesgericht in solchen Streitigkeiten endgültig zu entscheiden habe. Das Bundesgericht wird diese Rücksichten nicht kennen, welche der Bundesrat bis jetzt ausgeübt hat, sondern es wird sich auf Experten stützen, die sich wieder auf die allgemein anerkannten Grundsätze stützen werden. Auf Grund hiervon wird dann das Urteil gesprochen werden.

Wenn Ihnen die Kommission gleichwohl vorschlägt, das Wort «endgültig» zu streichen und die Appellation ans Bundesgericht offen zu lassen, so geschieht das in der Absicht, auch allen Schein zu vermeiden, als wäre dabei irgend eine materielle Bevorzugung des Bundes im Spiele gewesen. Das war absolut nicht der Fall.

Wir schlagen Ihnen vor, in einem dritten Lemma den Weiterzug ans Bundesgericht innert 30 Tagen vorzusehen und für das Rekursverfahren die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Bundesrechtspflege betreffend staatsrechtliche Streitigkeiten zu acceptieren, ein Verfahren, das sich bis anhin bewährt hat.

Ich beantrage Ihnen Annahme des Art. 12 in der Fassung der Kommission.

Angenommen nach Antrag der Kommission.  
(Adopté d'après la proposition de la commission.)

Art. 13.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 14.

**VON ARX**, Berichterstatter der Kommission: Wie ich bereits bei Art. 12 bemerkt habe, stellt der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaften den Amortisationsplan fest. Dabei ist er durch den vorliegenden Artikel an gewisse Grundsätze gebunden: Die Kursverluste sind während der Anleiensdauer zu amortisieren. Die in Artikel 9 d vorgesehenen indirekten Ausgaben, also die Subventionen oder Beiträge an Gebäude, Strassen, Brücken u. s. w., sind während der Konzessionsdauer in gleichmässigen Jahresquoten zu amortisieren. Die Bestimmungen dieses Gesetzes weichen nur insofern von dem gegenwärtigen Gesetz ab, als nun auch die Tilgung der alten Emissionsverluste auf den Aktien verlangt wird. Solche Verluste existieren nur noch bei der Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Centralbahn im Betrage von 7,315,228 Franken. Bei der Jura-Simplonbahn wurden dieselben anlässlich der Fusion verrechnet.

Die Botschaft motiviert die Tilgung der Emissionsverluste auf Aktien damit, dass sie sagt, dass es unbillig sei, wenn auf den Zeitpunkt der Liquidation die dannzumaligen Aktionäre den Verlust allein zu tragen haben. Die gegenwärtigen Aktionäre sollen an diesen Verlust ebenfalls beitragen.

Die Eisenbahngesellschaften und mit ihnen auch die Herren Richard und Schaller beantragen, unter Hinweis auf den letzten Absatz von Art. 4 des Gesetzes von 1883, die Worte «auf Aktien und» zu streichen. Sie sagen, es liege, nachdem man im Jahre 1883 einmal den Grundsatz aufgenommen habe, dass dieser Verlust auf Aktien nicht zu amortisieren sei, absolut kein Grund vor, das nun plötzlich einige Jahre später zu fordern.

Ich persönlich lege dieser Amortisation von Verlusten auf Aktien keine grosse Bedeutung bei, nachdem man diese Amortisation früher ausgenommen hatte, obschon vom kaufmännischen Standpunkt und von dem Standpunkt einer soliden Rechnungsablegung aus es die erste Forderung ist, dass das Gesellschaftskapital, wenn es zum Teil untergegangen ist, nach und nach wieder ersetzt werde. Diese Forderung liegt dem Vorschlag des Bundesrates zu Grunde.

Ich beantrage Ihnen Annahme des Art. 14 nach der Fassung der Kommission.

**M. Richard:** M. Schaller et moi, nous proposons deux amendements à l'art. 14, l'un consistant à supprimer le mot «définitivement» au premier paragraphe, le second, biffant au quatrième paragraphe les mots «sur les actions ou . . .».

La principe que vous venez de consacrer, à savoir que le tribunal fédéral doit trancher les litiges qui peuvent s'élever entre les administrations de chemins de fer et le conseil fédéral, doit s'appliquer logiquement à tous les cas qui peuvent se présenter. L'article 14 attribue au contraire au conseil fédéral, c'est-à-dire au département des chemins de fer, le droit souverain de fixer le délai dans lequel les amortissements doivent avoir lieu, ainsi que le montant des annuités. Or, ce sont là des décisions qui peuvent avoir une portée très considérable. Si le délai qui sera imparti est trop court,

les compagnies pourront se trouver dans une situation extrêmement critique. Si le montant de l'indemnité fixée est trop élevé, évidemment vous poussez les entreprises à la ruine. Il doit donc y avoir une limitation du droit de souveraineté et nous devons la fixer, entre les prétentions du département fédéral des chemins de fer et celles des compagnies. Il me semble dès lors que la justice est toute désignée pour cet office d'entremise et qu'elle devra intervenir sous la forme du tribunal fédéral. Du reste, quel inconvénient verriez-vous à autoriser cette garantie en faveur des compagnies? Aucun. Si elles sont dans leur tort, elles seront condamnées et supporteront les frais du procès; mais si elles ont raison, pourquoi leur refuser dès maintenant le droit de recourir contre des mesures qui porteraient une sérieuse atteinte à leurs intérêts?

La suppression de l'adverbe « définitivement » s'impose tout-à-fait, puisque vous avez reconnu le principe même du recours au tribunal fédéral.

Le deuxième paragraphe touche un autre point. Il est relatif à l'amortissement des pertes de cours sur les actions. La question n'est pas nouvelle, elle s'est déjà présentée en 1883, et voici ce que disait à cette époque la commission du conseil des états: Il y a une différence à établir entre les pertes de cours sur le capital-obligations et celles sur l'émission du capital-actions. Les obligations constituent des dettes de la compagnie ayant droit à un intérêt et devant être remboursées. Les actions au contraire sont des parts de propriété du capital primitif du fonds social... elles ont plutôt le caractère d'une quote-part de propriété du fonds social que celui d'une créance — égale au montant nominal — vis-à-vis de la compagnie. Aussi le versement intégral n'est pas obligatoire. On peut donc, sans commettre d'inconséquence et sans léser les droits des tiers, dispenser les compagnies de l'amortissement des pertes de cours sur l'émission des actions, tandis qu'on les oblige à amortir ces pertes sur les actions.

Cette analyse juridique trouva un écho dans le sein de notre conseil qui l'adopta. Quel motif pourrait nous engager à changer d'opinion depuis cette époque. Il est vrai que ce ne serait pas un phénomène absolument nouveau dans les annales parlementaires. Ce qu'on brûla jadis, on l'adore aujourd'hui, et vice-versa. Cependant une évolution comme celle qu'on nous demande dans les conceptions juridiques ferait tout simplement reculer les frontières de l'étonnement et les limites de la surprise. Je pense toutefois que quelle que soit la latitude admise en matière d'interprétation de textes, il y a certaines privautés qui souffrent d'être poussées trop loin; et ce serait le cas ici si nous exécutions aussi prestement une volte-face.

On affirme que l'amortissement des pertes de cours sur les actions est fondé sur les prescriptions de l'art. 656 du c. o., que je suis heureux pour ma part de voir revenir un instant sur l'eau.

Puisque nous avons le bonheur de le revoir, ce pauvre c. o. auquel vous aviez fait prendre un plongeon si profond, examinons un peu ce que vous lui attribuez. Mais une première question se pose. Ce c. o. qui est votre planche de salut pour l'article 14, l'ancre à laquelle vous vous attachez, pourquoi ne vous en êtes-vous pas servis en décembre 1883, quand vous avez fait votre première loi fédérale

sur la comptabilité des compagnies de chemin des fer? Le c. o. était alors en vigueur depuis bientôt une année. Pourquoi n'êtes-vous pas allé chercher dans son arsenal les armes que l'on forge aujourd'hui contre l'administration des chemins de fer? Pourquoi? Parce qu'à ce moment, le c. o. était encore une arche sainte sur laquelle on n'osait pas porter la main en l'interprétant d'une façon contraire à la volonté récente du législateur. Mais aujourd'hui, les temps ont marché. Le c. o. lui-même va bientôt rejoindre ces feuilles mortes sur lesquelles M. le président de la Confédération prononçait tout-à-l'heure une rapide oraison funèbre. Feuilles, mortes débris des principes de justice, épaves du respect du bien d'autrui, ces idées arriérées ont encore leur place — qu'il me permette de le lui dire — dans le coeur du peuple suisse, dont les vieilles traditions de libéralisme sauvegarderont toujours la notion d'équité envers tous, même envers les compagnies et leurs actionnaires.

Du reste à quel moment la Confédération a-t-elle interdit aux compagnies de consentir à des réductions sur les emprunts qu'elles ont dû contracter pour se constituer, parce que c'étaient des opérations considérées comme légales à l'origine. Sans ces pertes de cours, croyez-vous qu'à l'heure actuelle nous aurions le magnifique réseau national dont nous disposons? Non. Les pertes de cours étaient une nécessité inévitable, sans laquelle nous aurions été impuissants à faire quoi que ce soit. Dans quelle situation se serait-on alors trouvé? D'une part, la Confédération refusant de couvrir les risques d'une grande entreprise financière en vue du réseau suisse, et d'autre part, le capital privé, bridé, limité, auquel on aurait défendu de consentir les sacrifices nécessaires pour faire son oeuvre?

Pourquoi voudriez-vous revenir sur ce que vous teniez pour juste et légal, autrefois?

En droit, vous ne pouvez pas assimiler ces émissions d'actions aux emprunts dont parle le code des obligations que vous considérez comme une panacée pour les besoins de votre argumentation. Le paragraphe 7 de l'art 656 ne stipule que pour l'amortissement des emprunts ou obligations émis par les sociétés commerciales anonymes, mais nulle part il ne parle du capital en actions. Nous trouvons au contraire dans le paragraphe 6 de l'article cité la stipulation sans réserve de l'inscription du capital social au passif du bilan. Aucune diminution n'est prévue et l'alinéa suivant ne mentionne plus que les emprunts. Ainsi l'on prévoit l'amortissement des obligations *in expressis verbis* et pas un mot des actions.

Indiquez-moi un autre article si celui-ci ne suffit pas. Où voyez-vous ailleurs, dans le code des obligations, une ligne qui autorise à dire qu'une société anonyme doit amortir son capital primitif avant l'ouverture de sa liquidation. Rien de ce genre n'existe dans l'ensemble de nos lois civiles. Vous ajoutez ainsi au code des obligations une règle nouvelle d'un caractère absolument anti-juridique. On ne rembourse pas le capital d'une société avant l'expiration ou la dissolution de celle-ci. On rembourse ses dettes, on acquitte ses obligations, les emprunts contractés, mais le capital reste intégral jusqu'au jour de la liquidation. Aucun prélèvement n'est opéré sur les revenus pour en opérer une réduction partielle. Tant qu'il reste du sou pour une cause quelconque, les liquidateurs mêmes ne

peuvent rien attribuer aux actionnaires. La Confédération du reste ne doit pas racheter le capital nominal des sociétés, elle rachète leur réseau; elle n'a donc pas à se préoccuper de la conservation du capital primitif ou postérieur, cela ne la concerne pas.

Le conseil national de 1883 partageait les idées proclamées par la commission du conseil des états; et voici ce que disait alors la commission de ce conseil: «On doit objecter en principe que la doctrine mise en avant n'a pas été sanctionnée par le code des obligations et que l'on peut par conséquent adhérer à la décision du conseil des états, qui, après de longues discussions, est arrivé au résultat actuel du non-amortissement . . . . Les différences de cours sur l'émission des actions ne concernent pas les tiers, mais bien les actionnaires, c'est-à-dire la société elle-même l'on se trouve en présence d'une question d'organisation intérieure et de constitution du capital social.»

Ce raisonnement est absolument invincible!

Ainsi les deux conseils en 1883 ont débattu la présente question sous toutes ses faces et l'ont résolue d'une manière négative. Tenter en 1895 de réintroduire une disposition repoussée, serait incorrect. Maintenons donc un principe de droit sanctionné par l'accord des deux conseils il y a 12 ans.

**Leumann:** Ich bedaure, nach dem poetisch angehauchten Votum des Herrn Richard wieder in die nüchterne Prosa zurückkehren zu müssen. Was die erste Abteilung des Abänderungsantrages der Herren Richard und Schaller betrifft, die Streichung des Wortes «endgültig», so habe ich etwas beizufügen, was Ihnen der Herr Berichterstatter nicht mitgeteilt hat. Es könnte nämlich auf den ersten Blick selbstverständlich erscheinen, dass, nachdem in Art. 12 das «endgültig» gestrichen und der Rekurs ans Bundesgericht zugelassen worden ist, wir auch hier in Art. 14, wo es sich um die Festsetzung der Amortisationen handelt, dieses Wort «endgültig» streichen. Es waren auch im Anfang in der Kommission einige Herren der Ansicht, es sollte dies geschehen; aber was uns dann davon abhielt, ist eine Erwägung, die wahrscheinlich auch Sie dazu führen wird, den Streichungsantrag abzulehnen. Während nämlich in Art. 12 durch die Bestimmung, dass der Bundesrat endgültig entscheide, etwas ganz Neues geschaffen worden wäre, indem der Bundesrat bisher nicht endgültig abgesprochen hat, würden wir im Gegensatz hiezu in Art. 14 eine Neuerung gegenüber dem bestehenden Gesetze einführen, wenn wir hier das «endgültig» streichen würden. Denn nach dem bestehenden Gesetze hat der Bundesrat über diese Materie endgültig abzusprechen. Und das ist auch offenbar der Grund, weshalb in der Eingabe der Eisenbahngesellschaften das Verlangen nicht gestellt wird, dass in Art. 14 das Wort «endgültig» gestrichen werde. Wir haben uns nun in der Kommission selbstverständlich gesagt: Nachdem die Eisenbahngesellschaften selbst in ihrer Eingabe das nicht verlangen, sondern es als selbstverständlich betrachten, dass der jetzige Zustand fortbestehen bleibe, so können wir doch unmöglich weiter gehen und das «endgültig» streichen. Ich glaube, es war notwendig, Sie hierauf aufmerk-

sam zu machen, da dies die Sache auf einen ganz andern Boden stellt.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich will Sie nur darauf aufmerksam machen, dass Herr Richard eigentlich seinen Antrag nicht bei Art. 14 hätte stellen sollen, sondern bei Art. 25, in welchem die Ausnahmen von diesem Gesetze bestimmt sind. Herr Richard hat uns in einer sehr schönen Rede auseinandergesetzt, wie sehr wir den Aktionären Unrecht thun, wenn wir eine Bestimmung, wie sie hier vorgeschlagen wird, annehmen würden. Das ist aber ein Standpunkt, der mir ganz unerklärlich ist. Nehmen wir denn eigentlich mit dieser Gesetzesbestimmung den Aktionären etwas? Nein! Wir verlangen von den Aktionären gar nichts anderes, als was eigentlich im Obligationenrecht auch verlangt wird. Haben Sie je gehört, dass wenn eine Aktiengesellschaft ihr Kapital zum Teil verloren hat, sie eine Dividende auszahlen kann, wie die Bahngesellschaften es thun? Nein! Die Aktiengesellschaft muss in erster Linie aus dem Gewinn des Jahres das untergegangene Kapital wieder ersetzen. Also vom moralischen Standpunkt aus wird in diesem Gesetze nichts verlangt, was nicht gerechtfertigt werden könnte. Allein es ist nun einmal so wie Herr Richard gesagt hat, dass man 1883 mit Rücksicht auf die prekäre Lage der Bahnen und mit Rücksicht auf die zu amortisierenden Kursverluste auf den Obligationen den Bahnen zugestanden hat, die Aktien von der Amortisation auszunehmen. Ich habe Ihnen vorhin schon gesagt, dass ich persönlich gar nichts dagegen habe, wenn Sie die Aktionäre in Bezug auf die Bestimmungen des Gesetzes von 1883 in Schutz nehmen wollen; allein ich protestiere dagegen, dass man den ungesunden wirtschaftlichen Grundsatz, den Herr Richard aufnehmen möchte, ins Gesetz aufnehme. Denn damit würden Sie viel weiter zurückgehen als das gegenwärtige Gesetz. Dieses spricht nur von der Amortisation der bisherigen Emissionsverluste auf Aktien; es mussten also alle Kursverluste, welche die Eisenbahngesellschaften seit 1883 gemacht haben, abgeschrieben werden und sie müssen, wenn man soliden Grundsätzen huldigen will, auch in Zukunft abgeschrieben werden.

Wenn Sie Herrn Richard Rechnung tragen, wenn Sie die Aktionäre schützen wollen in Bezug auf die Rechte, von denen er sagt, dass die Aktionäre sie mit dem Gesetz von 1883 erworben haben, so möge uns Herr Richard einen Antrag stellen bei Artikel 25. Ich persönlich werde, um ihm entgegenzukommen, ebenfalls dafür stimmen; aber nur bezüglich der alten Verluste. Nie dagegen stimme ich dazu, dass auch die seitherigen und die zukünftigen Verluste nicht abgeschrieben zu werden brauchen. Das wäre ein ganz ungesunder Grundsatz.

**M. Schaller:** En cas de rachat, il n'est pas possible de déduire le cours des actions, alors que vous achèterez la ligne elle-même.

Les compagnies elles-mêmes nous rendent attentives aux dispositions de l'art. 14. Je crois avec elles que nous n'avons pas à nous préoccuper des

actions, c'est le capital engagé dans le chemin de fer et nous n'avons pas à l'amortir; nous avons à amortir les dettes. Quant aux actionnaires en cas de rachat, la Confédération n'a pas à s'en occuper. Elle n'aura pas à reconstituer le capital action absorbé par la construction du chemin de fer.

**Freuler:** Bessere Belehrung vorbehalten, möchte ich den Antrag stellen, das Alinea 3 ganz zu streichen: «Die indirekten Ausgaben (Art. 9 litt. d) sind während der Konzessionsdauer in gleichmässigen Jahresquoten zu amortisieren.» Ich wurde leider heute Vormittag just weggerufen, als der Art. 9 zur Sprache kam, sonst hätte ich dort schon einen Antrag gestellt. Ich will Sie nicht lange aufhalten und Ihnen gleich sagen, was mich drückt. Vielleicht werde ich dann so belehrt, dass ich auf meinen Antrag verzichten kann.

Es ist Ihnen vielleicht bekannt, dass die Generalversammlung der Nordostbahn auf Antrag des Verwaltungsrates beschlossen hat, eine ganze Reihe (16) erst künftig zu erstellender Vicinalbahnen zu subventionieren und zwar unter gewissen Bedingungen bis zu einem Betrag von 25 % der Bausumme. Ja noch mehr! Es hat sich die Generalversammlung der Nordostbahn verbindlich erklärt, im Notfall oder wenn es angezeigt erscheint, den Betrieb solcher Bahnen zu übernehmen. Nun ist es gerade diese Frage, die mich jetzt beschäftigt. Gesetzt den Fall, es handelt sich um eine solche Linie — es ist eine solche auch im Kt. Schaffhausen geplant von Schleithelm nach Beringen — man bringt das Baukapital zusammen, aber die Linie wird voraussichtlich nicht rentieren. Nun ist es das Prinzip der Nordostbahn, dass es Pflicht der grossen Bahnen sei, den kleinen Bahnen zu helfen. Wenn nun die Nordostbahn eine solche Bahn betreibt und es ergibt sich auf dieser Strecke ein jährlicher Verlust von so und so viel tausend Franken, — was machen? Soll man den Verlust kapitalisieren und nach dieser Vorschrift des Art. 14 amortisieren? Dann wird die Gesellschaft sich sehr wohl hüten, solche Linien zu unterstützen, sie wird sie einfach fahren lassen. Ich halte aber dafür, dass durchaus nicht im Interesse des Landes liege. Es war — ich glaube es sagen zu dürfen — ein grosser Gedanke, dass man einmal dazu geschritten ist, zu sagen: wir betreiben auch Linien, die Verlust bringen, weil es eine nationalökonomische Pflicht ist, und darum sollte man die grossen Bahnen in diesem Bestreben unterstützen. Durch die vorliegende Bestimmung aber würden wir diesen Fortschritt verhindern. Darum beantrage ich, bessere Belehrung wie gesagt vorbehalten, Streichung von Lemma 3 des Art. 14.

**M. Monnier:** Il résulte des art. 4 et 5 que les compagnies ont déjà actuellement le droit de recourir au Tribunal fédéral. Il me semble que ce droit leur est reconnu par les dispositions suivantes:

Voici ce que dit l'art. 4 de la loi actuelle:

«Les compagnies soumettront leur plan d'amortissement au Conseil fédéral, qui arrêtera le total des sommes à rembourser et fixera le délai de l'amortissement et le montant des annuités.»

Et l'art. 5, 2° §:

«Si le Conseil fédéral estime que le bilan n'est

pas conforme aux prescriptions de la loi, et si la compagnie n'admet pas les modifications réclamées par le Conseil fédéral ou se refuse à reconnaître les mesures ordonnées par lui en application de l'art. 4 de la loi, celui-ci peut, dans le délai de 30 jours dès la communication de la décision de l'assemblée générale, porter le différend devant le tribunal fédéral, qui statuera définitivement.»

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Nur eine kurze Erklärung gegenüber dem Antrag des Herrn Freuler. Wenn die Nordostbahn in den Fall kommt, kleine Unternehmungen finanziell zu unterstützen, so soll die Nordostbahn inskünftig sich nur mit einem gewissen Betrag in Aktien beteiligen oder sie soll sich, wenn sie eine Subvention beschliesst, ausbedingen, dass dieselbe verzinslich ist oder innert einer gewissen Zeit ihr wieder zurückgestellt werden soll. Dann ist die Sache sehr einfach.

**Freuler:** Ich gestehe, dass ich nicht beruhigt bin und auf meinem Antrag beharren muss. Das Mittel, das Herr von Arx angiebt, reicht nicht aus. Gerade die Bahn, an welche ich denke, wird wahrscheinlich gar nicht auf Aktien zu stande kommen. Das Baukapital wird vom Staat und den Gemeinden à fonds perdus geliefert werden und es handelt sich also bloss um den Betrieb. Für diesen kann man keine Aktien ausgeben. Das gleiche wird noch bei andern von den 16 Bahnen der Fall sein, für welche die Nordostbahn bereit ist Opfer zu bringen. Nun werden Ihnen die betreffenden Landesgegenden sehr wenig dankbar sein, wenn Sie das Zustandekommen dieser Linien mit der vorliegenden Bestimmung verhindern.

#### Abstimmung. — Votation.

Mit 20 gegen 11 Stimmen wird der Antrag der Herren Richard und Schaller auf Streichung des Wortes «endgültig» im ersten Alinea abgelehnt. Sodann wird mit 23 gegen 9 Stimmen der Antrag Freuler auf Streichung des Alinea 3 verworfen und endlich wird mit 23 gegen 10 Stimmen der Antrag der Herren Richard und Schaller auf Streichung der Worte «auf Aktien und» abgelehnt. Der Artikel 14 ist somit nach dem Antrag der Kommission angenommen.

(Par 20 voix contre 11, la proposition de MM. Richard et Schaller de biffer à l'alinéa 1<sup>er</sup> le mot «définitivement» est repoussée. Par 23 voix contre 9, le conseil rejette ensuite la proposition de M. Freuler de retrancher l'alinéa 3. Enfin, par 23 voix contre 10, la proposition de MM. Richard et Schaller de biffer à l'alinéa 4 les mots «sur les actions ou» est également repoussée. Par conséquent, l'article 14 est adopté par le conseil tel qu'il a été proposé par la commission.)

#### Art. 15.

Gestrichen. — (Biffé.)

**Art. 16.**

Angenommen. — (Adopté.)

**Art. 17.**

**von Arr,** Berichterstatter der Kommission: Nach dem bisherigen Rechnungsgesetze hatte der Bundesrat das Recht, wenn er fand, dass eine Bilanz mit den Bestimmungen des Gesetzes nicht in Uebereinstimmung stand und wenn die Gesellschaft die von ihm verlangte Abänderung und die getroffenen Anordnungen nicht anerkannte, innert 30 Tagen nach der Mitteilung der Schlussnahme der Generalversammlung die Streitfrage an das Bundesgericht zu bringen, welches darüber endgültig zu entscheiden hatte. Diese Stellung des Bundes gegenüber den Eisenbahnen war eine entschieden unwürdige und das Aufsichtsrecht beeinträchtigende. Dem Bund war natürlich als Rekurskläger die Beweislast auferlegt, und bei den Hindernissen aller Art, welche ihm die Eisenbahngesellschaften in den Weg legten, war es ihm fast unmöglich, innert 30 Tagen das Beweismaterial zusammenzubringen, ein Umstand, welchen die Bahnen natürlich auszunützen wussten. Nach dem Wortlaut des neuen Art. 17 wird das nun umgekehrt. Der Bundesrat erlässt die nötigen Verfügungen, und die Bahnen haben sich dann zu verantworten. Diese umgekehrte Rolle entspricht offenbar der Würde einer Aufsichtsbehörde besser als der gegenwärtige Zustand. Die Praxis hat sodann keine Anhaltspunkte ergeben, welche die Anwendung des für staatsrechtliche Streitigkeiten vorgesehenen Verfahrens als ungeeignet erscheinen lassen. Nur glaubte der Bundesrat, die Kosten, welche durch die besondern Expertisen veranlasst werden, sollten den Bahnen zur Last fallen. Mit diesem Standpunkte konnte sich die Kommission nicht befreunden, indem sie glaubte, dass dadurch das Rekursrecht für die kleinern Gesellschaften illusorisch gemacht werde. Sie findet auch, dass die Bundesorgane nicht immer unfehlbar und oft von einer einseitigen Befangenheit sind. Man findet, dass es in derartigen Fällen für die Aufsichtsbehörde nur heilsam sein könne, wenn ihr Uebereifer von Zeit zu Zeit etwas gedämpft wird.

Dem Lemma 2 wurde eine andere Redaktion gegeben, indem das Lemma 2 des Art. 12 den ganz gleichen Wortlaut hatte, was sich in einem Gesetz nicht gut macht.

Da der Bundesrat nach den beschlossenen Abänderungen nur noch über den Amortisationsplan der zu tilgenden Summen und die Höhe der jährlichen Raten endgültig und inappellabel bestimmt, ist im zweiten Lemma statt: «mit Ausnahme der in den Artikeln 13 und 14 dieses Gesetzes vorgesehenen Fälle» zu sagen: «mit Ausnahme des in Art. 14 dieses Gesetzes vorgesehenen Falles».

**M. Richard:** Je ne voudrais pas abuser de la bienveillante attention du conseil. Cependant malgré le sort de mes précédentes propositions, vous me permettez de défendre pied à pied ce que je considère comme des principes de vérité et de justice.

Je ne désespère jamais. Ce ne serait pas la première fois que nous verrions des notions aussi sacrées mises en échec par une majorité parlementaire, retrouver des lendemains victorieux. La revanche populaire est un phénomène auquel nous devons nous habituer.

Je désire indiquer brièvement les motifs pour lesquels je propose des modifications à l'art. 17 de la loi que nous discutons. L'art. 5 de la loi de 1883 stipule que:

«Si le conseil fédéral estime que le bilan n'est pas conforme aux prescriptions de la loi, et si la compagnie n'admet pas les modifications réclamées par le conseil fédéral ou se refuse à reconnaître les mesures ordonnées par lui en application de l'art. 4 de la loi, celui-ci peut, dans le délai de 30 jours dès la communication de la décision de l'assemblée générale, porter le différend devant le tribunal fédéral, qui statuera définitivement.»

Le projet du conseil fédéral nous propose le renversement complet de cette règle, afin de donner au département fédéral des chemins de fer la situation plus avantageuse de défendeur au procès.

C'est un procédé très adroit, mais je me demande quelle raison on pourrait invoquer en sa faveur? Qui est le maître de la comptabilité des compagnies de chemins de fer? Qui administre encore actuellement les chemins de fer, qui établit leurs comptes? Est-ce le département fédéral ou les compagnies? Qui est propriétaire du réseau et dirige l'exploitation?

Est-ce déjà la Confédération, avant même le rachat ou sont-ce encore les compagnies? Il est illogique de dénaturer à ce point une situation vraie. A l'heure présente les compagnies sont encore maîtresse de la comptabilité parce qu'elles sont responsables de toutes les conséquences de leur administration et de leur exploitation. L'autorité fédérale a son droit d'examen, mais, s'il y a des contestations sur les comptes, d'où viennent-elles? Du département fédéral. C'est lui qui crée le conflit judiciaire par son opposition, c'est lui qui en vérité est promoteur et demandeur au procès. Dès lors, pourquoi changer une situation respectueuse qui correspond à la réalité? Qui demande le remaniement des comptes? Le département fédéral! Dès lors, qui doit saisir la juridiction supérieure? Le département fédéral encore.

Jusqu'à présent, cette façon de procéder n'a présenté aucun inconvénient, ni suscitée aucune critique qui doivent nous y faire renoncer. Le tribunal fédéral a rendu une excellente justice. Composé d'hommes compétents, il est du reste assisté d'experts versés dans les questions techniques. Il présente ainsi toutes les garanties désirables et ses décisions doivent faire règle. Pourquoi donc changer ce qui va bien? La jurisprudence du tribunal fédéral aurait-elle cessé de plaire en haut lieu que l'on veuille lui en substituer une autre? Dans ce cas, nous devrions nous y opposer de toutes nos forces.

Si les compagnies sont désormais obligées de prendre elles-mêmes l'initiative des procès, elles se trouveront par ce fait placées dans une situation d'infériorité. Déjà actuellement, il ne leur est pas facile de s'entendre sur tous les points avec le conseil fédéral, mais lorsqu'il s'agira de l'assigner, beaucoup de compagnies hésiteront et reculeront. Croyez-vous, par exemple qu'une petite compagnie qui a beaucoup de peine à boucler son budget

osera s'attaquer à la haute et puissante administration fédérale? Pour cette classe de compagnies, la disposition proposée est de l'intimidation, ni plus ni moins.

Que les grandes compagnies sachent encore résister c'est autre chose. Elles auront raison de défendre leur droit, mais je le répète, les petits chemins de fer locaux qui n'ont pas un grand rayonnement, qui ne disposent que de faibles ressources, certains tramways, certaines voies étroites, comment voulez-vous qu'ils aient le front et l'audace d'attaquer ce colosse politique qui s'appelle le conseil fédéral?

Une autre considération vous frappera également. La Confédération, devant devenir bientôt acquéreur de l'actif des compagnies, est-il digne de sa part de les obliger à subir son intervention pour régler définitivement leurs comptes à son gré, à sa guise et dans son propre intérêt? Est-il digne de leur dire, si elles essayent de résister: «Je vous attends dans la salle du tribunal fédéral? Attaquez-moi! je m'enfermerai dans ma situation de défendeur qui mettra à votre charge tout le fardeau de la preuve. Ce ne sera plus à moi de prouver vos erreurs, ce sera à vous d'établir que je me suis trompé en corrigeant vos comptes».

N'oublions pas la qualité spéciale de l'autorité fédérale futur acquéreur. Ne vous semble-t-il pas qu'elle impose certaines convenances que l'on méconnaît trop facilement.

Enfin cet article 17 dit une chose que j'estime tout à fait inutile:

«Le tribunal fédéral tranche la question de savoir laquelle des parties doit supporter les frais nécessités par des expertises.»

Le texte primitif était tout différent, c'était une véritable perle législative, permettez-moi de le soumettre à votre appréciation:

«Les frais occasionnés par des expertises spéciales seront à la charge de l'entreprise du chemin de fer.»

Ce petit article signifiait ceci: En aucun cas quelconque une compagnie de chemins de fer ne peut avoir raison et d'avance la loi peut poser la règle absolue que toutes les erreurs proviendront des compagnies. Mettre d'avance tous les frais d'expertise à leur charge est donc logique. Naturellement.

Le dogme de l'infaillibilité administrative n'avait pas encore été aussi solennellement proclamé chez nous, tout au moins en matière civile, mais nous sommes en train d'y arriver, et nous allons vite.

Néanmoins cette condamnation d'avance, quels que fussent leurs droits, de toutes les compagnies à payer les frais occasionnés par les expertises, a paru excessive à votre commission. Elle a atténué la disposition en adoptant le principe que celui qui sera reconnu avoir tort payera les frais. Je vous demande d'aller plus loin. C'est au juge de déclarer qui doit payer les frais. Ce n'est pas à nous de lui en donner l'ordre et je me permets de croire que les juges fédéraux auxquels nous allons faire le précieux cadeau de cette nouvelle sur la comptabilité des chemins de fer éprouveront quelque surprise à y trouver une disposition leur indiquant comment ils devront statuer sur les dépens et frais d'expertise. Il est superflu d'enrichir encore notre collection de curiosités juridiques; je vous propose

donc la suppression d'une disposition qui va de droit.

**M. le Président:** Je ferai observer à M. Richard qu'il semble que la commission a tenu compte de sa demande, car elle dit au dernier alinéa. «Le tribunal fédéral tranche la question de savoir laquelle des parties doit supporter les frais nécessités par des expertises».

**M. Richard:** Je demande même la suppression de cette nouvelle rédaction, comme étant une chose qui va de soi, que nous n'avons pas besoin d'indiquer dans notre loi.

**Von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich will Hrn. Richard nur antworten in Bezug auf seinen Antrag, das letzte Lemma zu streichen, wonach das Bundesgericht entscheiden soll, welche Partei die Kosten zu tragen hat. Hr. Richard hat dieses Lemma als «curiosité juridique» bezeichnet. Nun glaube ich aber, das sei nicht der Fall. Es kann gegen die Entscheide des Bundesgerichtes der Rekurs ergriffen werden. Hiefür gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Bundesrechtspflege betr. staatsrechtliche Streitigkeiten, und bei diesem Verfahren spricht eben das Bundesgericht die Kosten keiner Partei zu. Das hat nun die Kommission veranlasst, hier ausdrücklich zu sagen, dass das Bundesgericht in Bezug auf die Kosten, welche allfällige Expertisen verursachen, zu entscheiden hat. Ich bin nicht Advokat, wie Hr. Richard, doch ist das in der Kommission so gesagt worden, und ich nehme an, dass dem auch so sei.

**M. Schaller:** Pour mon compte, je ne demande pas le retranchement du dernier §. Je fais partie de la majorité de la commission qui a adopté cette disposition.

Abstimmung. — *Votation.*

Die beiden ersten Absätze werden, gegenüber der Fassung Richard-Schaller, mit 24 gegen 12 Stimmen nach Antrag der Kommission angenommen, ebenso, mit 28 gegen 4 Stimmen, das letzte Lemma, gegenüber dem Streichungsantrag Richard-Schaller.

(Les deux premiers alinéas des propositions de la commission sont adoptés par 24 voix contre 12, en opposition à la rédaction de MM. Richard et Schaller. Le dernier alinéa est adopté de même par 28 voix contre 4 pour la proposition de biffer de M. Richard.)

Herr Vicepräsident **Hohl** übernimmt das Präsidium.  
(M. le vice-président *Hohl* prend la présidence.)

*Art. 18.*

Angenommen. — (Adopté.)

**Art. 19.**

Angenommen. — (Adopté.)

**Art. 20.**

**Leumann:** Der Art. 20 setzt in seiner ersten Abteilung fest, es seien «die in Art. 3 dieses Gesetzes vorgesehenen Ausweise über den konzessionsmässigen Reinertrag und das Anlagekapital der Jahre 1888 bis 1894 dem Bundesrate spätestens bis Ende 1896 vorzulegen.» Es ist dies eine Vorschrift, die in der Praxis beinahe unmöglich zu erfüllen ist. Sie haben gestern aus den Ausführungen des Hrn. Kommissionspräsidenten und des Hrn. Departementschefs gehört, dass bei einzelnen Gesellschaften verschiedene Konzessionen, bei einer Gesellschaft sogar 24 oder 25, bestehen. Nun ist es einleuchtend, dass es keine Kleinigkeit ist, separate Rechnungen auf 6 Jahre zurück zu erstellen, und wenn Sie noch den Art. 3 in Betracht ziehen, wo gesagt ist, dass wenn dies nicht bis spätestens Ende 1896 geschehe, der Bundesrat befugt sei, alle diese Konzessionen von sich aus zusammenzulegen, so muss man gestehen, dass einzelne Gesellschaften dadurch in eine förmliche Zwangslage versetzt werden.

Nun hat man auch in der Kommission über diese Sache gesprochen und es sind namentlich zwei Einwände dagegen gemacht worden. Es hat geheissen: wir geben zu, dass die Sache schwierig ist; aber die betreffenden Gesellschaften sollen eben so viel Personal anstellen, dass es ihnen möglich ist, innert dieser kurzen Frist diese Ausweise zu liefern. Nun ist das aber technisch unmöglich. Wenn Sie beispielsweise ein Buch hervornehmen und daraus für eine solche Rechnung einen Auszug machen wollen, so nützt es nichts, zwei oder drei Personen dazu zu stellen; dadurch würde die Sache nicht gefördert, sondern eher gehindert.

Sodann ist gesagt worden, wenn die Gesellschaften in diese Zwangslage versetzt werden, so sei es ihre eigene Schuld, indem durch den Bundesbeschluss von 1888 ihnen anbefohlen worden sei, diese Ausweise zu erstellen und wenn sie es nicht gethan haben, so sei das ihre eigene Schuld. Ich habe mich seither erkundigt, wie es sich damit verhält und habe folgendes in Erfahrung gebracht und zwar aus dem Munde eines früheren Direktors einer Eisenbahngesellschaft. Warum hat man im Jahre 1888 nicht sofort die Sache an die Hand genommen? Dieser ehemalige Direktor hat mir gesagt: Es ist das geschehen; aber man konnte sich mit dem Eisenbahndepartement nicht einigen über den Modus, wie diese Ausweise erstellt werden sollen; man schrieb hin, man schrieb her, aber eine Einigung wurde nicht erzielt und schliesslich blieb die Sache beim Eisenbahndepartement liegen. So wurde mir gesagt. Ich will da keinen Vorwurf erheben und nicht untersuchen, ob das richtig ist und wo der Fehler stecken mag. Aber Faktum ist, dass dies der Grund ist, weshalb diese Ausweise nicht erstellt worden sind. Ebenso ist Faktum, dass der Bundesrat seit 1888 keine weiteren Schritte gethan hat, um die Gesellschaften zu verhalten, diese Ausweise zu erstellen.

Nun stehen wir auf einmal vor der Thatsache,

dass etwas verlangt wird und fest verlangt werden muss, was technisch nahezu unmöglich ist. Ich schlug deshalb schon in der Kommission ein Amendement vor, worin ich dem Bundesrate die Befugnis erteilen wollte, da wo er sich überzeuge, dass die Sache technisch nicht möglich sei, von sich aus eine Fristverlängerung zu gestatten. Es hat dies nicht beliebt und ich hatte mir vorgenommen, im Rate ein anderes Amendement einzubringen in dem Sinne, es solle der Art. 20 in der Weise abgeändert werden, dass der Bundesrat befugt sei, in besonderen Fällen diese Frist zu verlängern, sofern die betreffenden Gesellschaften eine entsprechende Verkürzung des konzessionsgemässen 5jährigen Kündigungstermins zugestehen. Es ist gesagt worden, wenn man die Frist verlängere, so können wir 1898 nicht auf 1903 künden. Diesem Uebelstand wollte ich durch mein Amendement abhelfen, indem ich sagte: wenn die Frist um ein Jahr verlängert wird, so soll dieses Jahr an der fünfjährigen Kündigungsfrist in Abzug gebracht werden dürfen, so dass der Bund gleichwohl auf 1903 hätte künden können und keinerlei Verzögerung eingetreten wäre.

Ich habe mir erlaubt, mit dem Herrn Chef des Eisenbahndepartementes über die Sache zu sprechen, und er hat mir gesagt, und ich gebe das zu, dass es schwierig sei, in die Beratung auf einmal etwas ganz Neues hineinzubringen und dass es jedenfalls besser sei, sich die Frage, wie diesem Uebelstande abgeholfen werden könnte, gehörig zu überlegen.

Aus diesem Grunde habe ich davon Umgang genommen, dieses Amendement zu Art. 20 einzubringen und beschränke mich darauf, einen Wunsch zu Händen des Departementes auszusprechen, und da der Herr Chef des Departements nicht anwesend ist, so erlaube ich mir zu bemerken, dass er sich diesem Wunsch, diesem Gesuche gegenüber nicht ablehnend verhält, sondern dasselbe annehmen wird. Ich würde also zum Protokolle folgendes Gesuch stellen: Es möchte das tit. Departement bis zur Beratung im Nationalrate die Frage prüfen, ob nicht durch eine andere Fassung des Art. 20 eine Verlängerung der Frist zur Einlieferung der Rechnungen ohne Hinausschiebung des Rückkaufstermins von 1903 möglich gemacht werden könne. Dadurch wird an der Sache vorläufig nichts geändert. Man hat Zeit, sich die Sache zu überlegen und ich bin überzeugt, dass das Departement irgend einen Weg finden wird, um uns aus dieser Klemme zu helfen; denn ich kann mir nicht vorstellen, dass man mit Bewusstsein etwas verlangen wird, was auszuführen nicht möglich ist.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich möchte Ihnen beantragen, den Wunsch des Herrn Leumann nicht zu Protokoll zu nehmen; denn ich möchte nicht bei der N. O. B. — es geht ja diese Bahn an — die Hoffnung aufkommen lassen, als ob an dem in diesem Gesetze vorgesehenen Termin irgend etwas geändert werden könnte. Ich habe Ihnen schon mehrmals ausgeführt — und es ist ausserordentlich unangenehm, immer das Gleiche wieder zu sagen — wie absolut nötig es ist, dass die Rechnungen und Belege, überhaupt alle Elemente, welche für die Feststellung des Anlage-

kapitals und des Reinertrags der einzelnen Rückkaufsobjekte nötig sind, rechtzeitig beigebracht werden.

Nun hat Herr Leumann gesagt, man sollte für einzelne Linien eine Ausnahme machen können, man sollte einen *modus vivendi* vereinbaren, wonach der Kündigungstermin um ein Jahr verschoben werde. Allein das ist absolut nicht möglich. Wenn der Bundesrat der Bundesversammlung einen Antrag auf Verstaatlichung der Eisenbahnen einbringen will, so muss er einen Antrag bringen auf Verstaatlichung der sämtlichen Hauptlinien, und er kann keine Ausnahme machen für die N. O. B. Stellen Sie sich eine Botschaft vor, worin der Bundesrat vorschlägt, der V. S. B., der S. C. B. und der J. S. zu kündigen, worin dagegen die N. O. B. ausgenommen ist, weil die nötigen Rechnungselemente fehlen. Das würde niemand begreifen und eine solche Botschaft würden wir dem Bundesrat zurückweisen und sagen: Komplettiere die Akten; wir wollen nicht ein Stück aus dem grossen schweizerischen Bahnnetz ausnehmen und dasselbe event. erst ein Jahr später, je nach den Stand der Rechnungen, kündigen.

Ich würde also der N. O. B. keine Hoffnung machen, dass der Termin verlängert werden könne und beantrage daher, an diesem Art. 20 unbedingt festzuhalten.

**Leumann:** Ich bin etwas erstaunt, dass der Herr Kommissionspräsident die Sache auf einen ganz anderen Boden stellt. Erstens habe ich von Eisenbahngesellschaften gesprochen und gar nicht nur von der N. O. B., und zweitens habe ich sorgfältig und im Einverständnis mit dem Herrn Departementeschef vermieden, Ihnen zu beantragen, irgend einen Beschluss zu fassen. Ich habe den Herrn Chef des Eisenbahndepartements einfach gefragt, ob er sich die Sache überlegen wolle. Sie werden zugeben, dass bei der Hast, mit der wir dieses Gesetz beraten haben und bei der Eile, mit der man uns zur Beratung gedrängt hat, man sich über viele Punkte nicht so schnell besinnen konnte, auch der Chef des Departementes nicht und die Mitglieder des Rates nicht. Ich kann nicht einsehen, weshalb Herr von Arx sich ereifern kann, wenn man einen Wunsch ausspricht; — wenn ihn das «Gesuch» stört, so sagen wir «Wunsch».

Also wie gesagt, ich habe nichts beantragt, worüber Sie abzustimmen haben. Aber Sie können mir doch nicht verbieten, einen Wunsch zu Händen des Departementes auszusprechen.

**Präsident:** Der Art. 20 ist, da ein Gegenantrag nicht gestellt ist, angenommen. Dagegen haben Sie abzustimmen über den von Herrn Leumann zu Protokoll geäusserten Wunsch. Herr von Arx beantragt, denselben nicht ins Protokoll aufzunehmen. Sie werden entscheiden.

**Leumann:** Ich verlange keine Abstimmung; ich spreche nur einen Wunsch aus.

**Präsident:** Dann gehen wir weiter zum folgenden Artikel.

**von Arx:** Der Wunsch des Herrn Leumann fällt aber nicht ins Protokoll?

**Präsident:** Natürlich nicht.

**von Arx:** Dann bin ich befriedigt.

---

Art. 21.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Die Kommission beantragt Ihnen in diesem Artikel einfach eine deutlichere Fassung. Nach dem Willen des Bundesrates sollen die Grundsätze des neuen Gesetzes keine rückwirkende Kraft auf die Genehmigung der Baurechnungen haben. Diese Meinung soll durch die Worte «in den noch unerledigten Fällen» zum Ausdruck kommen. Diese Fassung ist unklar. Der Vorschlag der Kommission ist viel deutlicher, indem er das Kind beim Namen nennt, wenn er sagt: «Auf die nach Massgabe des Eisenbahnrechnungsgesetzes vom 21. Dezember 1883 revidierten und vom Bundesrate ausdrücklich genehmigten Baurechnungen finden die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes keine rückwirkende Anwendung.»

Beim letzten Satz von Alinea 3 muss gesagt werden: «... das in Art. 12 und 17 vorgesehene», statt bloss «das in Art. 17 vorgesehene...» Ich empfehle Ihnen den Antrag der Kommission.

Nach Antrag der Kommission angenommen.

(Adopté d'après la proposition de la commission.)

---

Art. 22.

**von Arx:** Da es sich hier nur um eine rein juristische Frage handelt, hat Herr Kollege Ritschard die Berichterstattung über den Art. 22 übernommen.

**Ritschard, Berichterstatter der Kommission:** Erlauben Sie mir, bevor ich zur eigentlichen Prüfung der Frage übergehe, Ihnen mitzuteilen, welche Stellung die Kommission schliesslich einnimmt.

Der Kommission lag nichts vor als die Botschaft des Bundesrates. In dieser Botschaft wird namentlich ausgeführt, dass es im höchsten Grade unzweckmässig wäre, wenn gleiche Fragen in einem Falle durch ein Schiedsgericht, im andern Falle durch das Bundesgericht entschieden werden müssten. Es wurde darauf hingewiesen, dass z. B. bei der N. O. B. 25 Konzessionen existieren. Für 10 dieser Konzessionen würde das Bundesgericht kompetent sein, die Rückkaufsstreitigkeiten zu entscheiden, und für 15 Konzessionen würden die in diesen Konzessionen vorgesehenen Schiedsgerichte im Falle sein, in Funktion zu treten. Es wird vom Bundesrate mit Recht darauf hingewiesen, dass wenn bei der N. O. B. zu gleicher Zeit gekündigt würde, unter Umständen ein ganz eigentümlicher und sozusagen unhaltbarer Zustand eintreten könnte. Es könnte vorkommen, dass wichtige prinzipielle Fragen von einem Schiedsgericht so, vom andern anders und

vom Bundesgericht dann wieder anders entschieden würden. Der Bundesrat betont daher mit Recht, dass es angezeigt war, ein Mittel zu suchen, um aus diesem Rechtswirrwarr, wie er unter Umständen entstehen könnte, herauszukommen. Er hat Ihnen das Mittel vorgeschlagen, dass die Schiedsgerichte, die in den frühern Konzessionen vorgesehen sind, abgeschafft und dafür das Bundesgericht als funktionierendes Gericht eintreten würde, sodass dann das Bundesgericht einheitliche Instanz für alle 25 Konzessionen wäre. Der Bundesrat weist darauf hin, dass sich die Beteiligten nicht über Verletzung wohlervorbener Rechte zu beklagen haben, denn das Bundesgericht biete ja die beste Gewähr für eine richtige Rechtsprechung, währenddem das bei den Schiedsgerichten gar nicht in gleichem Masse der Fall sei.

Die Kommission war in der grossen Mehrheit mit dieser Auffassung des Bundesrates, insoweit es die Zweckmässigkeitsfrage anbelangt, einverstanden. Wir sagten uns alle, was sich der Bundesrat auch gesagt hat, und ich glaube, es war bei allen Mitgliedern das Bestreben vorhanden, dass ein Mittel gefunden werden möchte, um aus dieser misslichen Lage herauszukommen. Man sagte sich aber, so unzweifelhaft zweckmässig der Vorschlag des Bundesrates sei, so wenig unzweifelhaft rechtmässig könne dieser Vorschlag erscheinen. Man hat dann schliesslich in der Kommission vorläufig abgestimmt und die Mehrheit hat sich gegen den Vorschlag des Bundesrates ausgesprochen und also die Schiedsgerichte beibehalten. Zwei Mitglieder, worunter auch ich, haben erklärt, dass sie keine endgültige Meinungsäusserung gethan haben wollen, sondern sich vorbehalten, die Angelegenheit noch zu prüfen und dann unter Umständen auf die Sache zurückzukommen. Ich gehöre nun zu denjenigen, die nach reiflicher Prüfung der Sache zu der vollen Ueberzeugung gekommen sind, dass wir das Bundesgericht nicht nur an Stelle der Schiedsgerichte setzen können, sondern — ich gehe noch einen Schritt weiter — setzen müssen.

Bevor ich zur Erhärtung dieser Behauptung übergehe, will ich noch suchen, Sie durch folgende Daten in der Sache etwas näher zu orientieren. Bis zum Jahre 1872 erteilten die Kantone die Eisenbahnkonzessionen; aber der Bund behielt sich das Recht vor, die Konzessionen zu genehmigen. Er hat diese Genehmigung jeweilen durch einen diesbezüglichen Bundesbeschluss ausgesprochen, der für alle verschiedenen Genehmigungen, die seither ergangen sind, ziemlich stereotyp war. In Art. 2 dieses Bundesbeschlusses ist vorgesehen, dass dem Bund das Recht zustehen soll, die Eisenbahnen innerhalb gewisser Fristen und gegen gewisse Entschädigungen zurückzukaufen. Im weitern wird gesagt, dass wenn sich über die Rückkaufsfrage Streitigkeiten ergeben, dieselben von einem Schiedsgericht entschieden werden sollen. Dieses Schiedsgericht soll so zusammengesetzt werden, dass beide Parteien je zwei Schiedsrichter erwählen und das Bundesgericht einen Obmann bezeichnet. Dieses Fünfer-Schiedsgericht hätte dann die bezüglichen Streitigkeiten zu entscheiden.

Vom Jahre 1872 an hat der Bund die Konzessionen selbst erteilt und nun wurde das Bundesgericht als Instanz, derartige Streitigkeiten zu entscheiden, vorgesehen. Im Rechnungsgesetz von 1883 ist diese

Frage der Gerichte ebenfalls wiederum berührt. In den Uebergangsbestimmungen dieses Gesetzes ist ein Artikel enthalten, der dahin lautet: «Die Bestimmungen der Konzessionen über die schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten im Falle des Rückkaufes bleiben gewahrt». Hier wurde also ausdrücklich die Bestimmung, dass die Schiedsgerichte derartige Streitigkeiten entscheiden sollen, neuerdings aufgenommen, respektive zugesichert. Im vorliegenden Artikel 21 kommt man nun von dieser Bestimmung des Rechnungsgesetzes von 1883 zurück und setzt an Stelle der Schiedsgerichte das Bundesgericht.

Ich gehe nun zur Prüfung der Frage selbst über. Sie werden annehmen, dass ich bei Prüfung dieser Frage sofort die Frage erheben werde: Handelt es sich hier in den Konzessionen, wo Schiedsgerichte vorgesehen sind, um wohlervorbene Rechte oder aber nicht? Wenn man diese Frage stellen müsste, so würde man dann zu der andern Frage weiter geführt: Welche rechtliche Natur kommt den Konzessionen zu? Sie wissen — ich will das hier einflechten — dass darüber, welche rechtliche Natur die Konzessionen haben, Streit waltet und verschiedene, mögliche und unmögliche Theorien aufgestellt worden sind. Die grössten Autoritäten in juristischen Dingen stehen sich da gegenüber, sodass die Frage von Seite der Wissenschaft durchaus nicht eine gelöste ist. Ich kann Sie beruhigen, dass ich nicht nötig habe, hier auf diese subtilen Fragen einzutreten, da der Standpunkt, von dem ich ausgehe, mit dieser Frage eigentlich nichts zu thun hat. Ich bin zufrieden, dass ich mich dieser subtilen Frage nicht weiter anzunehmen habe, und ich denke, Sie sind es auch zufrieden, dass Sie es nicht thun müssen. Natürlich, wenn wir die Frage entscheiden müssten, so würden wir sie trotz der divergierenden Ansichten der Juristen schliesslich auch entscheiden und uns mit dem Spruche begnügen: «Was kein Verstand der Verständigen sieht, das übet in Einfalt ein kindlich Gemüt». (Heiterkeit.) Aber wie gesagt, wir haben nicht notwendig, hier auf eine detaillierte Prüfung dieser Frage einzutreten.

Ich weise Sie darauf hin, dass in den Bundesbeschlüssen, die von den Schiedsgerichten reden, nichts anderes enthalten ist als die nackte Bestimmung, dass ein Schiedsgericht so und so gewählt werde. Ich erlaube mir nun, hier eine Reihe von Fragen zu stellen und auch mehr oder weniger zu beantworten. Ich glaube, wir werden so, gewissermassen auf empirischem Wege, zum richtigen Standpunkt in dieser Sache kommen. Setzen Sie den Fall, es solle, wenn nach stattgehabter Kündigung die Rückkaufsstreitigkeiten entstanden sind, das Schiedsgericht entscheiden. Eine Partei ist aber säumig, sie will das Schiedsgericht, zu dem sie verpflichtet ist, nicht anerkennen. Haben Sie nun an Hand des Bundesbeschlusses, den ich Ihnen mitgeteilt habe, die Mittel, die Bildung des Schiedsgerichtes herbeizuführen? Ich sage nein. Dieser Bundesbeschluss giebt Ihnen durchaus keine Mittel an die Hand, das Schiedsgericht herbeizuführen. Sie können auch den eidgenössischen Civilprozess nicht zu Hilfe rufen; denn dort ist von Schiedsgerichten nicht die Rede, und Sie können, glaube ich, auch kein anderes, kantonales Gesetz herbeiziehen, um eine Partei zu zwingen. Es sind allerdings in den Staaten und in den Kantonen, in denen derartige Schieds-

gerichte vorgesehen sind, zugleich auch Mittel und Wege zur Bildung eines Schiedsgerichtes an die Hand gegeben, wenn eine Partei bei der Bildung eines Schiedsgerichtes nicht mitmachen will. Im vorliegenden Fall aber ist die Sache die, dass Sie das Recht auf die Bildung eines Schiedsgerichtes haben, nicht aber auch die Möglichkeit und die Mittel, das Schiedsgericht zu bilden.

Ich gehe über zu einer andern Frage. Wir wollen den Fall setzen, das Schiedsgericht sei gebildet, nun aber heirate z. B. der Obmann des Schiedsgerichtes die Tochter eines Schiedsrichters. Sie werden sagen: das geht nicht, dass diese zwei Personen, die in so nahem Verhältnis zu einander stehen, weiter zusammen funktionieren; es muss da Mittel und Wege geben, um ein Gericht zu erhalten, das die Sache neutral und objektiv führt. Haben Sie nun die Mittel, um einem derartigen Zustand im Schiedsgericht ein Ende zu machen? Auch hier haben Sie solche Mittel nicht. Sie können weder eidgenössische noch kantonale Gesetze zur Hülfe heranziehen.

Eine andere Frage: Das Schiedsgericht ist ernannt, aber es ist säumig, es thut seine Pflicht nicht. Gegen gewöhnliche Gerichte hat man Mittel, um bei Säumigkeit einzuschreiten. Aber bei den Schiedsgerichten, um die es sich heute handelt, ist nichts derartiges vorgesehen. Keine Bestimmung, weder eines eidgenössischen noch eines kantonalen Gesetzes, giebt Ihnen die Mittel, um das Schiedsgericht zu den Funktionen zu veranlassen, zu denen es berufen ist.

Eine weitere Frage: Man zieht Zeugen und Sachverständige bei, die man beeidigen möchte. Können Sie das? Nein, das ist unzulässig. Ein Schiedsgericht, dem dieses Recht nicht von Gesetzes wegen übertragen ist, kann keine Beeidigung von Sachverständigen und Zeugen vornehmen.

Eine fernere Frage: Es muss gegenüber jedem Urteil das Rechtsmittel der Nichtigkeit gegeben sein. Denn es kann ein Urteil aus verschiedenen Gründen nichtig sein. Wenn z. B. das Gericht dem Kläger mehr zuspricht als er verlangt hat, so ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen das Urteil nicht gültig. Aber hier stehen Sie machtlos vor der Uebertretung des Schiedsspruches. Es fehlen Ihnen alle Rechtsmittel.

Eine weitere Frage: Wir wollen den Fall setzen, es sei ein Richter bestochen worden. Nun kann selbstverständlich auf dem Strafwege gegen einen solchen Richter vorgegangen werden. Ebenso selbstverständlich ist es, dass ein Urteil, das unter Mithilfe eines bestochenen Richters gefällt wurde, sollte angefochten werden können. Auch das ist wiederum nicht möglich, denn Sie haben nirgends das Rechtsmittel der Nichtigkeitsklage. Sie sind gezwungen, sich einem solchen Urteil zu unterziehen!

Eine andere Frage: Angenommen, es werde vom Schiedsgericht einer Partei das rechtliche Gehör verweigert. In allen Zivilprozessgesetzgebungen ist gegen eine derartige Beeinträchtigung eines Rechtsuchenden ein Mittel gegeben; aber im vorliegenden Fall haben Sie ein solches Rechtsmittel nicht. Sie sind wiederum gezwungen, ein derartiges unvollkommenes, aus dem Unrecht selbst hervorgegangenes Urteil bestehen zu lassen.

Eine weitere Frage: Jedes Urteil muss auch vollzogen werden können. Das setzt voraus, dass

man unter Umständen die staatlichen Organe zur Vollziehung ansprechen kann. Aber dem schiedsgerichtlichen Urteil, das auf Grundlage der Beschlüsse der Bundesversammlung gefällt wird, fehlt die Vollziehbarkeit, weil nirgends gesagt ist, dass dieses Urteil soll vollzogen werden können.

Ich habe Ihnen nun an einer Reihe von Fragen, die sich von selbst beantworten, gezeigt, dass allerdings pro nomine hier ein Schiedsgericht vorgesehen ist, aber dass das der Sache nach ein Schiedsgericht eigentlich nicht ist. Das Schiedsgericht, das hier vorgesehen ist, entbehrt aller und jeder nähern Bestimmungen, wie sie für jedes Gericht notwendig sind. Das Schiedsgericht, das in den Konzessionen als die berufene Instanz bezeichnet wird, ist ein todgebornes Kind oder, wenn Sie ein anderes Bild gebrauchen wollen, ein Messer ohne Heft, dem die Klinge fehlt.

Wenn wir die Sache näher analysieren, wenn wir näher in die Funktionen eines Gerichtes eindringen, so sehen wir, dass hier eine Bestimmung über ein funktionsfähiges Schiedsgericht gar nicht besteht. Deshalb halten wir dafür, wir seien nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, dieses Schiedsgericht zu ignorieren. Und wenn wir sagen: dieses Schiedsgericht wird aufgehoben, so heben wir es nur formell auf, in Wirklichkeit heben wir es nicht auf, weil es als Schiedsgericht, das funktioniert, gar nicht leben kann. Also deshalb, weil hier ein Instrument geschaffen wurde, das den Zweck vollständig verfehlt, komme ich zu dem Schlusse, dass wir die bundesrätliche Vorlage annehmen können.

Man könnte nun vielleicht die Einwendung erheben, es sei doch die Möglichkeit vorhanden, das in den Bundesbeschlüssen vorgesehene Schiedsgericht irgendwie unter gesetzliche Bestimmungen zu stellen, welche ergänzend in die Lücke treten und die Mängel beseitigen würden. Man könnte vielleicht versucht sein, zu sagen: In Betreff der weiteren gesetzlichen Bestimmungen über das vorgesehene Schiedsgericht gelten diejenigen gesetzlichen Bestimmungen, die in dem Kanton existieren, in welchem die betreffende Bahnlinie liegt. Wenn also z. B. eine Bahn im Kanton Solothurn liegt, so gelten da die Bestimmungen, die die solothurnische Civilprozessordnung über die Schiedsgerichte enthält (wenn sie solche enthält, was ich nicht weiss). Nun aber halte ich dafür, es wäre dieser Ausweg ein ganz willkürlicher. Denn die Absicht war jedenfalls bei der Aufstellung des Schiedsgerichtes nicht vorhanden, diese Schiedsgerichte unter die gesetzlichen Bestimmungen des Kantons, in welchem die streitige Sache liegt, zu stellen, und es wäre unter Umständen auch ganz unmöglich, das zu thun. Ich will Ihnen das an einem Beispiel nachweisen. Für die Centralbahn sind die Konzessionen in verschiedenen Kantonen erteilt worden: Baselland, Baselstadt, Luzern, Solothurn und Bern. Nun ist in den Bundesbeschlüssen über die Genehmigung dieser Konzessionen gesagt, dass die ganze Linie einst als ein einheitliches Ganzes zurückgekauft werden müsse. Nun, da sie also ein einheitliches Ganzes ist, nach welchen kantonalen gesetzlichen Bestimmungen soll es dann gehen? Sollen die Bestimmungen des Kantons Solothurn oder sollen diejenigen des Kantons Bern oder sollen diejenigen des Kantons Baselland gelten? Sie sehen an diesem einzigen Beispiele, dass es nicht möglich

ist, diesen Ausweg zu betreten. Man könnte vielleicht versucht sein, auf einen andern Ausweg zu geraten und, sich auf den Vertragsboden der Konzession stellend, sagen, es sei da zwischen dem Bund, den Kantonen und der Gesellschaft ein Schiedsvertrag abgeschlossen worden. Dieser Vertrag sei hier in Bern abgeschlossen worden; denn hier in Bern habe die Gesellschaft ihr Konzessionsgesuch eingereicht und hier habe der Bund unter den und den Bedingungen die Konzession genehmigt. Die Gesellschaft habe diese Vorbehalte hier entgegengenommen und mit dieser Entgegennahme sei der betreffende Vertrag, der sich auch über die Schiedsgerichte erstreckt, perfekt geworden und es gelte nun in diesem Falle das Recht des Kantons Bern auch für das Schiedsgericht, das von der Bundesversammlung vorgeschlagen worden sei, mit andern Worten, diejenigen Bestimmungen, die im Kanton Bern über die Schiedsgerichte aufgestellt seien, gelten auch für das Schiedsgericht, das in den Konzessionen vorgesehen sei. Aber auch angenommen, man könnte sich auf den Vertragsboden stellen — eine Frage, die im übrigen dann zu diskutieren wäre — und sagen: es ist ein Vertrag zwischen Bund und Gesellschaft abgeschlossen worden, so halte ich dafür, es könne nicht das Recht des Kantons Bern hier platzgreifen und zwar deswegen nicht, weil die Bestimmungen des bernischen Rechtes über die Schiedsgerichte solche sind, die uns für den vorliegenden Fall auch nichts helfen würden. Es ist nämlich im Gesetz des Kantons Bern betr. Uebertragung von Streitigkeiten an Schiedsgerichte normiert worden, dass diese Uebertragung durch einen eigenen Vertrag, den sogenannten Schiedsvertrag, stattfinden kann, und dann sind gewisse Formen vorgeschrieben, wie dieser Vertrag beschaffen sein müsse. Es ist aber auch gesagt, dass die schiedsgerichtliche Klausel einem schriftlichen Vertrage der Parteien könne angehängt werden und es sei das auch gültig. Aber es setzt das also einen schriftlichen Vertrag voraus und ein solcher würde, auch wenn Sie sich auf den Vertragsboden begeben, im vorliegenden Falle zwischen der Eidgenossenschaft und der Gesellschaft nicht vorliegen. Denn ein schriftlicher Vertrag setzt die Unterschriften beider Parteien voraus; ein solcher schriftlicher Vertrag aber läge hier nicht vor. Die Gesellschaft macht das Konzessionsgesuch beim Bund; der Bund beschliesst: ich gebe die Konzession unter den und den Bedingungen, worunter auch die Schiedsgerichte figurieren, und diesen Beschluss nimmt nun die betreffende Gesellschaft entgegen und führt ihn aus. Das ist nun aber ein Vertrag aus konkludenten Handlungen, aber nicht ein schriftlicher Vertrag.

Da also auch dieser Ausweg nicht hilft, kehre ich zurück zu der Behauptung, die ich aufgestellt habe: es ist allerdings pro nomine ein Schiedsgericht in allen diesen Fällen vorgesehen, aber ein Schiedsgericht, das nicht im stande ist, zu funktionieren, dem alle nötigen Voraussetzungen des Gesetzes, welche für derartige schiedsgerichtliche Geschäfte vorgesehen sind, fehlen, und es liegt deshalb kein funktionsmässiges Schiedsgericht vorliegt, überhaupt keines vor und es ist also zwischen den Parteien in dieser Frage, wer diese Streitigkeiten beurteilen soll, tabula rasa; wir haben offene Hand, und es ist darum unserer Ansicht nach angezeigt, dass wir diese schiedsgerichtliche Klausel,

die im Grunde also nichts ist, aus der nichts gemacht werden kann, aus der kein richtiges und namentlich kein vollziehbares Urteil entstehen kann, bei Seite zu setzen. Wir brauchen uns deswegen nicht nachreden zu lassen, wir hätten nun ein Schiedsgericht, das vorgesehen war, aufgehoben, sondern das Schiedsgericht existiert de veritate gar nicht, und wenn wir hier das Bundesgericht als urteilendes Gericht hinstellen, so haben wir vollständig freie Hand dazu; wie wir im Jahre 1872 das Bundesgericht für die zukünftigen Fälle als urteilendes Gericht vorgesehen haben, so können wir es nun auch für die vorangegangenen Konzessionen als entscheidendes Gericht erklären.

Ich komme also zum Schluss, dass dieser Vorschlag, der von Seite des Bundesrates gemacht ist, durchaus kein Eingriff in wohlerworbene Rechte ist, sondern dass wir vom Standpunkte der Zweckmässigkeit und der Rechtsmässigkeit aus das Bundesgericht als urteilendes Gericht über diese Materie einsetzen müssen.

**M. Schaller:** J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposé historique de M. Ritschard, et je dois reconnaître qu'il s'en est tiré avec beaucoup de subtilité et d'habileté, tout en érudant complètement la question de fonds. Je ne puis pas me rassurer aussi tranquillement que l'honorable préopinant. M. Ritschard reconnaît que les arbitres ont été concédés; il n'entre pas en matière sur la nature des concessions, mais il se borne à nous dire qu'ils n'existent que dans les concessions et que c'est une clause irréalisable parce que l'arbitrage n'est prévu dans aucune loi fédérale ni cantonale.

Je regrette pour mon compte, malgré tout l'intérêt que j'ai apporté à l'examen de cette question, de ne pas pouvoir partager les théories doctrinales de mon honorable collègue.

Nous sommes en présence de concessions; il n'y a du reste que le Central qui réclame; le Nord-Est est encore au bénéfice de l'arbitrage. Mais n'y eut-il qu'une seule compagnie intéressée à sauvegarder ses droits, nous devons les respecter. Les concessions avaient adopté le système d'arbitrage parce que les arbitres ne sont pas liés par le droit écrit, absolu, qu'ils peuvent se baser sur des considérations d'équité qui sont souvent préférables dans des questions aussi compliquées que celle du rachat des chemins de fer, et voilà pourquoi les compagnies de chemins de fer y tiennent. Ce droit des compagnies résulte non seulement des concessions, mais encore, comme l'a fort bien exposé M. Ritschard, du corps de la législation fédérale en vigueur actuellement. En effet, une disposition de la loi de 1883 porte:

« Die Bestimmungen der Konzessionen über die schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten im Falle des Rückkaufes bleiben gewahrt. »

Les Chambres fédérales, en 1883, ne se sont pas trouvées compétentes pour révoquer ces dispositions. Quant à moi, je me suis demandé ce qu'était en réalité, au point de vue juridique, une concession. Les uns prétendent que c'est un contrat qui doit, M. Ritschard l'a dit, je crois, porter la signature des deux parties. Mais les concessions de chemins de fer ne sont pas des actes passés par devant notaire, mais entre la compagnie et l'état. A mes yeux, la

concession est un acte de souveraineté. Un état souverain, dans toutes les questions qui intéressent le domaine public, fait usage de son droit de souveraineté en faveur de telle ou telle entreprise publique ou privée; il abandonne par cet acte de concession une partie de sa souveraineté à des conditions et pour une période déterminées. Il y va par conséquent de son honneur; sa parole est engagée tant que dure la concession.

Nous n'avons pas seulement des concessions de chemins de fer. Depuis des siècles, il existe dans notre droit public des concessions pour prises d'eau, rouages, moteurs, moulins, etc. Ces concessions, sous tous les régimes, ont constamment été reconnues, et lorsqu'on a voulu y déroger, on s'est trouvé en présence d'un procès. L'état a toujours obligé les concessionnaires à tenir les engagements qu'ils avaient pris. Nous avons eu aussi des concessions d'auberges et les cantons qui ont supprimé ce droit l'ont racheté à beaux deniers comptant. Berne en sait quelque chose; il y a consacré plusieurs millions de francs, Fribourg 800,000 francs. Il y a enfin des concessions de mines et de carrières, sur lesquelles les pays qui nous entourent ont des législations basées sur des actes de concessions que les états ont toujours été obligés de respecter. Seulement, ces concessions ne sont pas inaliénables. L'état, à un certain moment donné, peut toujours, en vertu de son droit de souveraineté, en devenir lui-même le concessionnaire, mais seulement en indemnisant les parties qui se trouvaient au bénéfice des concessions. Pourquoi? Parce que les citoyens, ces compagnies ou les sociétés d'actionnaires qui se trouvent au bénéfice des concessions, prennent, en vertu de ces concessions elles-mêmes, des engagements de droit civil et financier de nature à créer un droit juridique en leur faveur et auquel on ne peut pas déroger.

Les compagnies de chemins de fer, en apportant leurs capitaux, se sont crues au bénéfice des dispositions des concessions pendant 80 ou 90 ans, selon les termes des concessions.

J'estime qu'un état qui se respecte et veut maintenir son crédit, doit respecter également la parole donnée, et les engagements qu'il a pris vis-à-vis des entreprises qui se sont constituées sur la foi de la parole donnée.

A ce point de vue là, je trouve que les réclamations des intéressés sont dignes d'attention, et que nous ne pouvons pas, au moyen de subtilités juridiques, y échapper. J'aurais préféré pour mon compte qu'on pût négocier avec la dernière compagnie, que celle-ci renoncât spontanément à ce droit qui n'a pas l'importance qu'on y attache. Le *Jura-Simplon*, dans son acte de fusion avec le *Jura-Berne*, a renoncé au droit d'arbitrage, lequel a été transféré au Tribunal fédéral. Si l'on pouvait obtenir la même chose de toutes les compagnies, je n'aurais rien contre.

Il y aurait encore un autre moyen d'éviter les difficultés; la presse nous en a suggéré l'idée dans certains articles qui ont paru à Zurich et à Genève; si le projet renfermait sur ce point des dispositions analogues à celles qui se trouvent déjà dans la loi de 1883, j'adopterais le projet. Mais nous ne pouvons pas, en conscience, y adhérer tant qu'on se contentera d'un acte de souveraineté unilatéral révoquant la parole donnée pour transférer au Tri-

bunal fédéral l'examen de questions litigieuses entre les compagnies et la confédération, parce que j'estime que la morale publique aussi bien que la morale privée font un devoir de respecter les droits acquis.

Pour en venir maintenant au point de vue spécial auquel s'est placé M. Ritschard, je ne crois pas, que la constitution d'arbitres soit irréalisable en présence de la constitution et de la législation fédérales. Je pourrais citer des cas où le Tribunal fédéral, au lieu de prononcer *ex-cathedra* comme Tribunal, a déferé des causes très compliquées, à des arbitres; tel a été le cas à Fribourg pour un procès contre un ancien fonctionnaire. S'il en a été ainsi pour un état confédéré, pourquoi ne ferait-on pas de même pour une compagnie? Quant à la difficulté de trouver des arbitrages cantonaux, ce n'en est pas une. Sans doute, les concessions ont été données successivement par les différents cantons, mais aujourd'hui elles ne représentent qu'un seul tout, vis-à-vis de la confédération. Toutes les compagnies ont un siège social: pour le Central, c'est Bâle; la législation de Bâle fera règle; pour le Jura-Simplon, c'est Berne; pour le Gothard, Lucerne; pour le Nord-Est, Zurich.

Pour moi, je ne crois pas que cette manière d'envisager la question offre de sérieuses difficultés au point de vue juridique. Ce point de vue est celui que vous recommandez de prendre en considération la minorité de la commission (anciennement majorité). Il serait plus sage, pensons-nous, de supprimer cet article 22. Je serais, pour ma part, d'autant plus disposé à le faire que nous élaborons ici une loi sur la comptabilité des chemins de fer. Or, la question d'arbitrage, au moment du rachat, n'a rien à voir avec la comptabilité elle-même, et en supprimant cet article nous ne changeons absolument rien à l'économie et à l'importance du projet de loi.

Voilà pourquoi, avec mes collègues de la majorité, la commission croit devoir vous proposer la suppression de l'art. 22.

**M. Richard:** Je ne veux pas allonger le débat sur l'article en discussion, car tout a été très bien dit par M. Schaller. Je voudrais seulement examiner d'un peu plus près l'argumentation de M. Ritschard.

Le tableau des amendements que nous avons eu l'honneur de vous soumettre vous montre que nous sommes arrivés à la dernière de nos tentatives afin d'améliorer la loi que nous élaborons. Parvenus à cette étape, nous y éprouvons une déception, puisque la majorité que nous avions réussi à former au sein de la commission est redevenue minorité. Nous avons eu une fausse joie et de courte durée, je le confesse. Cependant, jusqu'au moment où la loi sera entrée en vigueur, l'incertitude sur son sort peut encore subsister. Il ne faut pourtant pas se faire grande illusion ni caresser de trompeuses espérances, car tel qui vous soutenait au premier jour, vous abandonne le lendemain. C'est la vie parlementaire qui le veut ainsi. Il est vrai que cela ne change pas grand' chose à notre habitude d'être en minorité dans ce débat. Mais, comme c'est la dernière fois que je prendrai la parole, vous me permettrez de vous exposer toute ma pensée.

Une concession de chemin de fer est accordée, son acte porte la signature des plus hauts représentants de la Confédération. Quelle est la valeur de ce document et des signatures qui y sont apposées? Les engagements pris dans ces actes ont-ils une valeur étendue ou brève, définitive ou temporaire, ou simplement une valeur quelconque? Vous serez surpris comme moi d'une telle question, car il vous semble que l'acte officiel, une fois signé, le concessionnaire peut se dire: J'ai mon titre en poche, il est revêtu de la signature de l'autorité qui en a déterminé les conditions après des négociations et une entente avec moi. Je suis en règle! Si plus tard cette même autorité veut racheter mon bien, les clauses sont fixées.

Mais ce langage vulgaire ne serait plus de mise aujourd'hui en matière fédérale. Vous possédez un acte très régulier de concession sur le vu duquel vous avez construit votre ligne de chemin de fer — acte qui déterminera les conditions expresses de vos rapports avec la Confédération et même la procédure du rachat futur —; malgré cela vous ne sauriez dormir tranquille, vous devez même être toujours inquiet, car la législation pourra un beau jour vous reprendre tout ce qui aura été obtenu dans les négociations originelles. Le miracle de la souveraineté opère.

Cela est-il juste?

En 1883 la question s'était posée et le législateur de cette époque avait nettement répondu dans les dispositions transitoires où je lis ce qui suit:

« Demeurent réservées toutefois les dispositions renfermées dans les concessions concernant, en cas de rachat, la fixation, par voie d'arbitrage, des frais de premier établissement. »

Voilà ce que l'on a proclamé en 1883. En 1895, on nous propose de déchirer cette déclaration et de laisser en souffrance la signature de l'autorité fédérale apposée au bas des actes de concession.

Or, existe-t-il des motifs de droit ou des considérations d'ordre supérieur pour revenir ainsi en arrière?

J'ai suivi avec beaucoup d'attention le raisonnement de M. Ritschard, mais je dois confesser qu'il n'a pu me décider à le suivre dans son évolution et je persiste à faire partie de l'ancienne majorité.

Quels arguments invoque-t-on? Qu'il y aurait un intérêt évident pour la Confédération, lorsque viendra la grande opération du rachat, à avoir une unité de procédure pour traiter toutes les questions avec les intéressés. Il n'y aurait ainsi qu'une unique méthode, qu'un seul mécanisme juridique. Sans doute, ce désir est légitime et je comprends que plusieurs compagnies, notamment le Jura-Simplon, y aient déferé. Je comprends aussi que pour la Confédération il soit plus agréable et facile lorsque des difficultés s'élèveront à l'occasion du rachat, de n'avoir pas une diversité de procédure, selon qu'elle se trouvera en présence de telle ou telle compagnie soumise ou non à la clause arbitrale. Mais voyons aussi l'autre côté de la question. Il y a au moins deux parties dans tout contrat, l'acheteur et le vendeur, le demandeur et le défendeur, deux personnes, par conséquent deux intérêts distincts, quelquefois même opposés, et qui doivent se concilier par une transaction.

S'il est avantageux pour la Confédération, au point de vue de l'ordre de ses litiges et de la tenue de ses dossiers, voire même de l'expédition des écritures de n'avoir qu'une procédure et qu'une juridiction, celles du tribunal fédéral, il n'en est pas de même pour l'autre partie. Comment en serait-il autrement? J'ai sollicité une concession, j'ai pris l'engagement d'exécuter telle chose qui est d'intérêt public, j'ai constitué des fonds de réserve, de renouvellement, j'ai créé des caisses de secours, de pensions de retraite etc., j'ai fait en vue de ces divers buts des sacrifices considérables. Je tiens en échange aux garanties stipulées dans mon acte de concession, et l'une des plus importantes pour moi est le droit, le jour où un conflit s'élèverait avec le pouvoir supérieur, de faire régler le litige non pas par des juges que tient le droit strict, mais par des arbitres sur les bases de l'équité. De cette façon, ce ne sont pas les principes rigoureux et sévères de la loi qui me seront appliqués, mais le différend sera liquidé dans un esprit de conciliation, d'arrangement et de transaction.

Tandis que le tribunal fédéral est obligé d'appliquer rigoureusement les textes et les dispositions précises de la loi, sans avoir le droit de juger leur constitutionnalité, les arbitres ont une autre mission, mission de paix. Souvent les compromis qui les nomment contiennent la clause qu'ils seront d'aimables compositeurs, ce qui les oblige à rechercher la conciliation des intérêts respectifs en présence.

L'arbitrage en un mot est la procédure de l'équité. Elle n'a pas l'apparence désagréable et irritante d'un procès. Deux personnes en arbitrage n'estiment pas être en guerre, elles peuvent encore s'entendre, elles ne sont pas définitivement séparées par l'épaisseur d'un tribunal.

M. Ritschard prétend que les clauses arbitrales sont inapplicables parce qu'il n'existe pas de procédure arbitrale fédérale, pas de loi fédérale qui l'institue et la règle. Cette loi est, je crois, tout-à-fait inutile, la législation du for du litige suffit; mais si elle était nécessaire, je ne doute pas de la bonne volonté de la Confédération pour nous en proposer une. Nous avons souvent de ces spontanités législatives moins justifiées qu'elle ne le serait dans ce domaine. Du reste, une loi de ce genre n'est pas nécessaire parce que l'arbitrage est la forme par excellence du consentement des parties. Point n'est besoin de s'adresser à la justice du pays pour vider un conflit avec son voisin lorsque la bonne volonté réciproque y pourvoit et que les parties conviennent du mode de le faire. Par conséquent, la manifestation de l'accord contractuel des intéressés fait partie intégrante du droit des gens de régler leurs difficultés comme ils le veulent. Et la sentence prononcée par les arbitres sera exécutoire comme tout contrat.

On allègue que le tribunal fédéral ne pourrait pas reconnaître les clauses arbitrales. Erreur absolue! Tous les jours, le tribunal fédéral voit passer sous ses yeux des actes de société ou autres terminés par les mots: «En cas de difficultés des arbitres seront constitués pour trancher souverainement et sans appel entre les intéressés». Et jamais il n'a cassé de dispositions de cette nature! Mieux que cela, à plusieurs reprises, il a confié à des juges du tribunal fédéral les fonctions d'arbitres.

Si nous voulions écouter les craintes de M. Rit-

schard, il faudrait conclure que tous les arbitrages internationaux confiés à la Confédération sont nuls!

Comment! Dès qu'un litige les sépare, de puissants pays s'empressent de faire appel à la sagesse de nos magistrats fédéraux pour prononcer entr'eux! Et voici qu'il s'élève du sein de l'assemblée fédérale une voix pour proclamer que la Confédération suisse ne connaît pas l'arbitrage et qu'il est contraire au droit fédéral! Expliquez-moi donc comment il se fait alors que pour le conflit entre l'Angleterre et le Portugal au sujet de la baie de Lagoa, que pour le litige vénézuélien, pour l'affaire du Guano et pour tant d'autres encore, le conseil fédéral ait accepté d'être arbitre entre les parties et que M. le Président de la Confédération lui-même ait consenti à être parfois le sur-arbitre? Et s'il en est ainsi en droit international, de simples particuliers n'auraient-ils pas le droit de régler leurs litiges entr'eux! Le conseil fédéral peut être arbitre, mais les citoyens ne le pourraient pas! C'est inadmissible! Pourquoi? Parce que l'on sort de la notion simple et naturelle du droit qui sanctionne les accords loyalement formés et qui entend que lorsque des parties ont stipulé la voie d'arbitrage, cette disposition soit respectée, parce qu'elle n'est contraire ni à un texte législatif, ni à l'ordre public.

Jé ne suivrai pas M. Ritschard dans le détail des difficultés qu'il s'est ingénié à supposer. Il a même entrevu l'éventualité, où la famille intéressée deviendrait alliée par mariage de celle de l'arbitre, ce qui rendrait la juridiction par arbitrage suspecte et boiteuse. Mais un pareil cas dans la pratique serait très facile à résoudre. Le jour où un arbitrage ne serait plus entouré de toutes les garanties d'impartialité nécessaires, il ne serait pas difficile de le rétablir dans toute son intégrité et sa pureté. Les critiques formulées contre l'arbitrage ne résistent donc pas à la lumière des faits et des principes élémentaires du droit.

Pour approuver le point de vue de M. Schaller, je citerai un passage du rapport de 1883. Il est bon dans cette discussion de voir combien les idées ont marché depuis 12 ans. Est-ce en avant, est-ce en arrière? Le peuple appréciera. En tout cas elles se sont déplacées.

Voici donc ce que disait M. Wirz au nom de la commission du conseil des états en 1883: «Aussi vrai que le droit constitutionnel doit baisser pavillon devant les principes élémentaires et immuables du droit privé, aussi vrai que la Confédération est un état fondé sur le droit et non sur l'usurpation, aussi vrai est-il que jamais un décret législatif ne saurait déposséder les compagnies de leurs droits garantis par les concessions, à moins d'une nécessité urgente et moyennant une indemnité pleine et entière!»

On ne saurait être plus affirmatif.

Le sens exact de ces paroles fut reproduit dans le rapport de la commission du conseil national. Et le conseil fédéral lui-même exprima également le même avis. De son rapport du 11 mai 1883 j'extrais ce passage très bref mais aussi très concluant:

«A l'article 6 du projet nous avons aussi proposé d'une manière expresse que les dispositions des concessions continuent à subsister sans changement.»

De là est sorti l'article 3 des dispositions transitoires réservant expressément la stipulation de la loi arbitral et inscrite dans les concessions.

Donc, en 1883, le conseil fédéral, le conseil na-

tional et le conseil des états étaient unanimement d'accord pour affirmer que l'on respecterait les droits acquis. Ces droits acquis, nous ne permettrons pas qu'on les attaque en 1895. Ils sont respectables, sacrés et nous ne voulons pas qu'en aucune façon, à un moment quelconque, on puisse mettre en doute la valeur des déclarations du conseil fédéral et de l'assemblée.

Si ce point de vue du respect du bien d'autrui et des droits acquis devait ne pas triompher devant vous, il ne nous resterait plus qu'une chose: placer notre espoir dans cette parole attribuée, je crois, à un ancien duc de Savoie auquel le concile de Bâle avait confié la tiare pontificale: *Res Helvetiorum hominum confusione et Dei providentia reguntur*. Les affaires de la Confédération sont troublées par la confusion des hommes, mais elles sont sauvegardées par la providence de Dieu.

C'est ce que j'espère, messieurs!

**Scherb:** Ich erlaube mir auch einige Bemerkungen zur Unterstützung des Antrages, dass an Stelle der Schiedsgerichte das Bundesgericht entscheide.

Ich hatte anfangs auch Zweifel, ob wir angesichts des Wortlautes der Konzessionen berechtigt seien, einseitig an Stelle der Schiedsgerichte das Bundesgericht zu setzen. Nach näherer Prüfung aber bin ich zur Ansicht gelangt, dass wir dieses Recht unbedingt haben und dass die Vorwürfe, welche hier wegen Rechtsbruch und wegen Nichthalten des gegebenen Wortes erhoben werden, aller Begründung entbehren. Herr Richard hat Ihnen den Beweis geleistet, dass diese Schiedsgerichte wohl schwerlich richtig funktionieren können und dass, wenn wir überhaupt eine vernünftige Rechtsprechung wollen, wir sie dem Bundesgerichte übertragen müssen.

Ich gehe nun aber einen Schritt weiter und bestreite das Vorhandensein eines wohlerworbenen Rechtes der Gesellschaften auf eine schiedsgerichtliche Beurteilung. Ich will diesen Satz kurz zu begründen suchen. Ich nehme auch meinerseits davon Umgang, die Frage der rechtlichen Natur dieser Konzessionen zu erörtern, ob die Konzession in ihrem ganzen Umfange ein Hoheitsakt sei, der dann vom Konzessionserteiler beliebig aufgehoben, zurückgenommen, verändert werden kann, oder ob die Konzession ein Vertrag sei, bindend für beide Parteien. Ich glaube, dass eine solche Erörterung mehr von theoretischem, akademischem Werte wäre. Es ist ja klar, dass die Konzession selbst ein Hoheitsakt ist; aber die Rechtsverhältnisse, die sich daraus ergeben, sind doch anderer Natur, und ich nehme an, praktisch werde sich die Sache so machen, dass wir die Hoheitsrechte des Staates überall voll und ganz wahren, wenn auch anscheinend vertragliche Bestimmungen entgegenstehen. Denn es scheint mir klar zu sein, dass wir die Hoheitsrechte des Staates nie und nimmer preisgeben. Wir werden aber andererseits alle diejenigen Rechte, welche sich aus der Konzession herleiten lassen und welche einen vermögensrechtlichen Charakter haben, respektieren, auch wenn wir der Konzession die Vertragsnatur absprechen. Mir scheint, dass nach diesen beiden Gesichtspunkten alle Streitfragen, welche

sich aus der Konzession zwischen dem Konzessionserteiler und dem Konzessionsinhaber ergeben können, zu lösen sind.

Was nun die vorliegende Frage betrifft, so scheint sie mir einfach zu liegen. Wenn es in den Konzessionen heisst, dass die Streitfragen schiedsgerichtlich zu regeln sind, so ist damit gewiss das Gericht bezeichnet, das diese Streitigkeiten zu entscheiden hat. Nun behaupte ich aber, dass die Einsetzung der Gerichte, deren Urteil das Recht der Zwangsvollstreckung beigegeben ist, Sache des öffentlichen Rechtes ist. Das ist doch gewiss das Wesen der Rechtsprechung, dass die Urteile vollziehbar sind und dass der Staat die Gewalt verleiht, dass man die Urteile vollziehen kann. Ich sage also: die Einsetzung der Gerichte gehört dem öffentlichen Rechte an und der Staat verfügt hier unbeschränkt, ausschliesslich; das ist ein Ausfluss seiner Souveränität. Die Einsetzung der Gerichte, der Prozess, die Ordnung der gesamten Justizverwaltung ist ein Grundrecht des Staates, das unbeschränkt und unveräusserlich ist. Es kann dieses Grundrecht niemals zum Gegenstande eines Vertrages oder eines bindenden Versprechens werden; denn jede Beschränkung dieses Grundrechtes ist ein Verstoss gegen die Souveränität selbst, und der Staat, dessen Grundrechte beschränkt sind, hört nach meiner Ansicht auf, ein unabhängiger Staat zu sein; er giebt sich selbst auf. Ich glaube, das wollen wir nicht und das will niemand hier, und es scheint mir, dass die Richtigkeit dieses Satzes nicht wohl angefochten werden kann und dass sich daraus auch die Folgerung ergibt, dass die Staatsbehörden bei Erteilung der Konzessionen niemals den Willen hatten, hier die Hoheitsrechte des Staates in irgendwelcher Weise beschneiden zu wollen, und dass, wenn sie auch den Willen gehabt hätten, sie es nicht gekonnt hätten, weil eben diese Rechte, wie ich bemerkt habe, unveräusserlich sind.

Ich gebe nun zu, es giebt Fälle, wo man auch vertraglich ein Schiedsgericht festsetzen kann; so z. B. werden bei den Staatsverträgen auch Schiedsgerichte vereinbart. Aber das sind doch gewiss ganz andere Verhältnisse; da stehen sich zwei gleichberechtigte Souveränitäten gegenüber. Die Thatsache der gegenseitigen Beziehungen an sich bedingt schon eine gewisse Beschränkung der beidseitigen Souveränität und ebenso klar ist, dass wenn Streitigkeiten zwischen Staaten entstehen, nicht das Gericht des einen Staates die Sache entscheiden kann, sondern dass, wenn man nicht den Krieg will, man im gegenseitigen Einverständnis eine Instanz schafft, die schiedsgerichtlich den Streit entscheidet.

Aber auch noch in einem andern Falle kann der Staat vertraglich bindende Schiedsgerichte bestellen, nämlich der Fiskus, aber wohl verstanden als vermögensrechtliche Person; ebenso kann irgend eine andere Verwaltung, die Alkohol- oder die Postverwaltung Schiedsgerichte feststellen und ist durchaus nicht berechtigt, einseitig davon zurückzutreten, sondern sie muss diesen Richter anerkennen, sofern überhaupt der Staat diese Rechtsprechung duldet, mit andern Worten ihr die Zwangsvollstreckung verleiht. Nun handelt es sich aber hier nicht um den Fiskus als vermögensrechtliche Person, nicht um eine Verwaltung des Bundes, sondern um dem Staat an sich, um die öffentliche Gewalt; diese hat die Konzessionen erteilt und erklärt: für einmal werden nun Streitig-

keiten aus Konzessionen schiedsgerichtlich entschieden. Und mit dem gleichen Grundrechte kann sie nach meiner Auffassung die Sache auch wieder aufheben und anders beschliessen. Die Bestimmung in den Konzessionen über die schiedsgerichtliche Erledigung enthält eigentlich zweierlei; einmal wird darin die gerichtliche Erledigung überhaupt zugesichert und zweitens wird die Art und Weise festgestellt, wie die Rechtsprechung sich vollziehen soll. Das erste ist das Wesentliche und ich glaube, dass hier ein Rechtsanspruch geschaffen worden ist; es haben hier nach meiner Meinung die betreffenden Gesellschaften ein Recht erworben auf eine unparteiische Rechtsprechung. Das andere ist die Form, in welcher sich die Sache macht, und ich glaube nachgewiesen zu haben, dass über diese Form ausschliesslich und einseitig der Staat bestimmt. Er kann sie so machen, er kann sie anders machen, er kann, was er einmal geschaffen hat, wieder beseitigen oder ändern; er ist hier also vollständig frei, weil es sich um ein Grundrecht des Staates handelt.

Wir haben in den späteren Konzessionen, wenn ich mich nicht irre seit 1872, das Bundesgericht als entscheidende Instanz aufgestellt und wollen das im heutigen Gesetze wieder thun; glauben Sie, dass das auch unabänderlich sei, dass man davon nicht mehr abgehen könne? Ich glaube das nicht; es wird doch niemand behaupten wollen, dass wir durch diese Bestimmung oder durch eine Konzession gehindert werden können, unsere Gerichtsorganisation so zu ändern, wie wir es für zweckmässig erachten. Nun kann ja der Fall eintreten, dass wir das Bundesgericht nicht mehr in der jetzigen Form wollen, dass wir sagen, es solle nicht mehr materiell entschieden, sondern solle nur noch Kassationsgericht sein. Dann müssen Sie an Stelle des Bundesgerichtes wieder ein anderes Gericht setzen.

Die Gesellschaften haben keinen andern Anspruch als auf eine unparteiische Rechtsprechung und allerdings auf die Einsetzung eines Gerichtes, welches ihnen die Garantie für eine unparteiische Rechtsprechung bietet. Nun frage ich: Wenn der Staat dies vorschlägt, hat er ohne Gründe anstatt des Schiedsgerichtes das Bundesgericht eingesetzt? Ich glaube nicht und verweise in dieser Beziehung einfach auf die Ausführungen in der Botschaft. Oder können die Gesellschaften irgend einen Schaden nachweisen, der ihnen durch Einsetzung des Bundesgerichtes entsohen könnte? Ich wüsste nicht, worin er bestehen sollte; es hat auch bis jetzt noch niemand behauptet, dass ihnen dadurch ein Schaden entstehe. Oder will jemand behaupten, dass das Bundesgericht nicht die nötigen Garantien für eine unparteiische Rechtsprechung biete? Ich glaube nicht, dass jemand im Land es wagen würde, zu behaupten, das Bundesgericht sei keine unparteiische Instanz. Wenn man den Widerstand gegen das Bundesgericht sieht, so muss man zum Glauben kommen, als suchen die Gesellschaften in der Rechtsprechung der Schiedsgerichte Vorteile, welche ausserhalb einer unparteiischen Rechtsprechung liegen. Das, scheint mir, sollte nun eine anständige Gesellschaft nicht wollen und der Staat darf das nicht dulden; denn der Staat hat, auch wenn er selbst Partei ist, immer dafür zu sorgen, dass die Rechtsprechung eine unparteiische und sachliche sei.

Das sind kurz die Gründe, welche mich zur Ansicht führen, dass wir wohl das Recht haben, das Bundesgericht einzusetzen, dass dabei von einer Rechtsverletzung absolut keine Rede sein kann und dass, wenn wir von unserem Rechte Gebrauch machen, wir es im Interesse sowohl des Staates als der Gesellschaften anwenden

**Isler:** Ich bedaure sehr, zu so später Stunde noch das Wort verlangen zu müssen. Allein die Frage ist eine wichtige und ich möchte mich auch gerne darüber aussprechen.

Für mich handelt es sich hier nicht um die Eisenbahnen, sondern lediglich um die Frage, ob der Staat, wenn er ein Schiedsgericht zugesagt hat, für den Fall, wo ein Verhältnis gelöst wird, diese Zusage weider zurücknehmen kann, ohne ein Recht zu verletzen. Es handelt sich auch nicht um die Frage, ob der Staat, der diese Zusage zurückziehen will, an Stelle dessen, was er versprochen hat, etwas Besseres setze, oder auf diesen Fall angewendet, ob es nicht gerade auch für die betreffenden Gesellschaften besser sei, wenn sie vom Bundesgerichte beurteilt werden, anstatt durch Schiedsgerichte, sondern nachdem ein Protest vorliegt, nachdem eine Partei, der man diese Zusage gegeben hat, erklärt: sie lasse nicht davon, ist die Frage, glaube ich, sachlich genommen einfach die: kann der Staat das thun oder kann er es nicht?

Ich gebe nun gerne zu, dass Schiedsgerichte etwas sind, das sich mehr oder weniger überlebt hat, das sich oft nicht als praktisch erweist, und es ist vor allem aus zu betonen — und das weiss ja jeder praktische Jurist — dass bei den Schiedsgerichten die Sache in der Regel so eingerichtet ist, dass die Personen, welche die Parteien bezeichnen, ihre Anwälte sind und der Obmann in dem Kollegium der einzige Richter ist, sodass also von zwei Augen alles abhängt. Das ist keine gemüthliche Situation für eine Partei. Wenn ich als Anwalt Ratschläge zu erteilen habe, ob Schiedsgerichte angerufen werden sollen oder nicht, rate ich aus diesem Grunde regelmässig davon ab. Aber ich mache ebenso regelmässig die Wahrnehmung, dass die Leute daran hangen und dass sie es dem Anwalt fast falsch auslegen und Hintergedanken suchen, wenn er ihnen diesen Rat erteilt.

Ich muss ferner konstatieren, dass diese Einrichtung der Schiedsgerichte etwas ist, das nicht von heute oder von gestern stammt, sondern eine ausserordentlich alte und gerade auch in unsern schweizerischen Verhältnissen eine bekannte Geschichte hat.

Ich konstatiere ferner, dass die Form des Schiedsgerichtes gerade auch da angewandt und gewählt zu werden pflegt, wo die Rollen nicht ganz gleich verteilt sind, wo der Eine sich schwächer fühlt, des Andern Uebermacht verspürt und deswegen von diesem Andern gern hat, wenn er ihm die Erklärung abgiebt: Sofern wir Streit bekommen, soll nicht etwa ich, der ich die Macht habe, entscheiden; Ich gehe sogar soweit, dass ich erkläre, nicht die gewöhnlichen Gerichte sollen entscheiden, weil dann, besonders wenn die andere Partei darnach beschaffen ist, der Gedanke walten könnte — freilich mit Unrecht; aber es ist einmal so, und Sie können die

Menschen nicht anders machen als sie sind —, es möchte das Vorrecht des Einen gegenüber dem Andern geltend gemacht werden. Deshalb sagt sich der Mächtige: Ich will alle diese Befürchtungen dadurch zerstreuen, dass ich erkläre: ich übergebe das Biedermännern in geschlossene Hand; sie sollen urtheilen.

Wenn ich den Ausdruck: «übergeben in geschlossene Hand» gebrauche, so komme ich damit auf einen andern Gedanken. Wenn die Schiedsgerichte und deren Verfahren grosse Fehler an sich haben, so ist doch so viel sicher, dass man, wenn man ein Schiedsgericht überhaupt tüchtig machen will, es so zu bestellen hat, dass die Schiedsrichter endgültig urtheilen, dass es keine Kassation u. s. w. mehr giebt. Das nennt man «übergeben in geschlossene Hand». Das sind die Schiedsgerichte, vor denen ich noch einigen Respekt habe, während ich als Anwalt in Bezug auf die andern keine Verehrung auszusprechen vermag. Was ist nun hier geschehen? Hier hat man gerade ein solches Schiedsgericht zu geschlossener Hand gewählt, ohne Kassation, ohne Formvorschriften, ohne Eid u. s. w., womit man die Sache nur komplizieren würde. Diese Männer sollen urtheilen und was sie befinden, gilt für beide Teile. Das ist ein Versprechen, in einem Momente abzugeben, wo die eine Partei an die Thüre klopfte und sagte: ich will das Unternehmen ausführen, wenn ich diese Zusage erhalte, und der Staat erklärte: ich gebe diese Zusage und wenn einmal das Verhältnis aufhört, mache ich von meiner Macht keinen Gebrauch, sondern das Schiedsgericht entscheidet. Das ist das Versprechen, von den ersten Magistraten der Eidgenossenschaft gegeben. Sollen wir nun erklären, das bestehe nicht? Nein, das wollen wir nicht.

Herr Scherb hat zwar ausgeführt, der Staat könne sich des Rechts nicht entäussern, dass er nötigenfalls das Gericht bezeichne, das ihn beurteilen müsse. Ich glaube, Herr Scherb bewege sich hier in einer unrichtigen Argumentation. Gewiss hat der Staat, und er allein, das Recht, zu sagen, welche ordentlichen Gerichte im Lande Recht zu sprechen haben. Aber etwas ganz anderes ist es, wenn der Staat selber zur Partei wird und mit einer andern Partei abmacht, dass ein anderes Gericht urtheilen soll. Der Staat macht sich da zur Partei. Ich bin auch nicht der Ansicht, dass die Konzessionen einfach Verträge seien; aber ich sage wieder: wenn die Konzession aufhört und entschieden werden soll, wer Recht und wer Unrecht hat, macht sich der Staat zur Partei, indem er sagt: ich will kein Vorrecht, sondern nur Recht und Gerechtigkeit, und darüber soll ein unparteiisches Gericht statuieren. Wenn Herr Scherb Recht hätte, könnte der Staat erklären: ich lasse mich auch nicht vor den ordentlichen Gerichten, die ich im Lande eingesetzt habe, ein. Hr. Scherb sagt, als Fiskus könne der Staat Partei sein und Recht nehmen, und als solcher könnte er die Landesgerichte nicht ablehnen. Das ist klar. Aber Herr Scherb macht die Distinktion: Sobald es sich um den Staat in seiner Hoheit handelt, kann er nicht mehr genötigt werden, Recht zu nehmen. Das ist der Endeffekt seiner Folgerungen; da könnte er sich überhaupt dem Richterspruch entziehen und es durch Beschluss ordnen: so soll es sein und etwas anderes gehe ich nicht ein.

Aber wir alle sagen: Das geht nicht, und wird hier von niemandem gewollt, sondern der Staat konstituiert sich als Partei und sagt: ich nehme Recht vor diesem Gerichtshof, den ich mit dir vereinbare. Wollen wir das beseitigen? Ich möchte alle Juristen ersuchen, die Probe zu machen und sich folgende Frage vorzulegen: Wenn in einem Kanton von der Kantonsregierung dem Grossen Rat, oder wer es sei, eine solche Zusicherung gegeben wäre, wie sie hier von der Eidgenossenschaft gegeben worden ist, und wenn dann der Fall einträte, dass sie diese Zusicherung zu realisieren hätte und der Kanton würde daran denken, ein Gesetz, ein Dekret, eine *lex ad hoc* zu erlassen, worin er erklärt: ich kassiere diese Formel, ich kassiere diesen Kompromiss, und die lädierte Partei würde vor das Bundesgericht gehen, — glauben Sie, der Kanton würde vor Bundesgericht aufkommen? Und wenn man sagen muss, der Kanton käme nicht auf, dann muss man auch hier sagen: Wollen wir etwas thun, das sich eigentlich doch nicht rechtfertigen lässt?

Ich hätte es ungemein begrüsst, wenn uns diese Nuss zu knacken erspart geblieben wäre; sie ist eine unangenehme. Ich hätte es ungemein begrüsst, wenn die beteiligten Eisenbahngesellschaften freiwillig, von sich aus erklärt hätten: Nachdem wir einmal bei andern Konzessionen das Bundesgericht angenommen haben und wir uns selber sagen müssen, dass dadurch eine Vermischung und Vermengung, eine Unsicherheit und ein unpraktisches Verfahren entsteht, so wollen wir erklären: das Bundesgericht

spreche uns Recht; wir haben Vertrauen auf dasselbe, also soll es auch in den andern Fällen unser Richter sein. Dann wären wir über die Sache weg. Aber diese Erklärung ist nicht gekommen. Und da sie nicht gekommen ist, so stimme ich für mich — denn das ist keine leichte Sache; es handelt sich schliesslich um Rechtsgrundsätze, die man nicht lädieren soll — für Streichung des Artikels, immerhin in der Hoffnung, dass diese Erklärung von den Eisenbahngesellschaften später erhältlich sein werde und dass wir, wenn die Sache praktisch wird, schliesslich doch vor einem Gerichtshof stehen können.

Das sind die Gründe, weshalb ich mit der Mehrheit der Kommission stimme.

**von Arx:** Ich verlange das Wort zu einer Ordnungsmotion. Ich stelle den Ordnungsantrag, hier abzubrechen. Es sind noch mehrere Herren, die zu sprechen wünschen, und die Sache ist von so ausserordentlicher Wichtigkeit, dass namentlich wir Laien wünschen müssen, diese Herren auch noch anzuhören, um uns in dieser Angelegenheit Klarheit zu verschaffen.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit 18 gegen 16 Stimmen wird Abbrechen beschlossen.

(Par 18 voix contre 16 le conseil décide d'interrompre la discussion.)

## **Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

### **Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

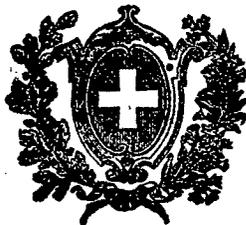
In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1895 - 15:00
Date	
Data	
Seite	769-792
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 731

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bulletin



BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 42

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2.— für die Schweiz, Fr. 4.— für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2.—, Union postale fr. 4.—. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat. — Conseil des États.

Sitzung vom 19. Dezember 1895, vormittags 9 Uhr. — Séance du 19 décembre 1895, à 9 heures du matin.

Vorsitzender: }  
Président: } M. Jordan-Martin.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.  
Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.

Fortsetzung der Detailberatung.

*Suite de la discussion article par article.*

(Siehe Seite 769 hievor. — Voir page 769 ci-devant.)

Art. 22.

Fortsetzung. — *Suite.*

**Freuler:** Ich will nicht länger sein, als ich gestern gewesen wäre, wenn ich noch zum Wort gekommen wäre. Bezüglich dessen, was über die Schiedsgerichte und deren Qualität zu sagen ist, schliesse ich mich dem an, was Herr Isler in vortrefflicher Weise ausgeführt hat, und ebenso bin ich der Ansicht des Hrn. Isler, dass wenn ich hier für die Bahnen zu sprechen hätte, ich die von dem Art. 22 betroffenen Bahnen dazu beglückwünschen würde, dass ihnen hier ein Mittel geboten ist, dieser Schiedsgerichte los zu werden und dafür das Bundesgericht zu erhalten. Auch darüber will ich mich nicht verbreiten, wie juristisch-technisch Konzessionen zu rubrizieren seien. Es ist das als eine Fachgelehrtenfrage bezeichnet worden und nach den Ausführungen, die ich gehört habe, bin ich bezüglich meiner Jurisprudenz in dieser Beziehung etwas stutzig geworden und will daher auch nicht an dieselbe appellieren. Ich will vielmehr den Rat befolgen, den uns Herr Ritschard gegeben hat und die Sache mit Einfalt und kindlichem Gemüt betrachten. Ich bedaure, dass ich für das letztere nicht einen nach den Jahren besser ausgewiesenen Vertreter hier habe mitbringen können. Ich würde sonst irgend einen intelligenten hiesigen Sekundarschüler mitgebracht und ihn gebeten haben, dieses Gesetz zu lesen. Ich bin über-

zeugt, er wäre über die ersten 21 Artikel ohne alles Bedenken weggekommen, schon weil er sie nicht verstanden hätte. Aber ich glaube, beim 22. würde er einen Augenblick innegehalten haben; denn wenn er lesen würde: «Dem Bundesgerichte kommt die Entscheidung in allen denjenigen Fällen zu, für welche in den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen die schiedsgerichtliche Erledigung vorgesehen ist», so würde er doch einen Augenblick stutzig werden und glauben, er habe das Wörtchen «nicht» zu lesen vergessen; denn die einfache Logik wird ihm sagen: wo Schiedsgerichte vorgesehen sind, haben eben die Schiedsgerichte zu urteilen, und das Bundesgericht hat nur da zu urteilen, wo die Schiedsgerichte nicht vorgesehen sind. So, glaube ich, wird in Einfalt und mit kindlichem Gemüt der Betreffende urteilen.

Ich will aber annehmen, statt eines Schülers wäre der Bundesanwalt hier aufgetreten und hätte Ihre Versammlung als Richter über mich angerufen und gesagt, er sei mit mir in 15, 16 geschäftlichen Beziehungen gestanden und es habe über jedes einzelne Geschäft eine besondere Urkunde existiert, worin ein Paragraph folgendermassen laute: Ich unterziehe mich in Bezug auf Differenzen, welche zwischen uns erwachsen, allen Urteilen eines Schiedsgerichts, in welches ich zwei Mitglieder wähle, die Gegenpartei zwei und diese 4 Mitglieder einen Obmann. Nun kommt der Bundesanwalt und klagt, ich wolle keine Schiedsrichter ernennen, obwohl über alle 16 Geschäfte Differenzen bestehen. Und ich würde antworten: Es ist wahr, das habe ich s. Z. versprochen; allein es war eine Dummheit von mir, Sie werden mir doch nicht zumuten wollen, dass ich 15 oder 16 Schiedsgerichte anrufe; es ist doch

verständiger für mich und die Gegenpartei, ans Bundesgericht zu gehen, dispensieren Sie mich von den Schiedsgerichten! Ich zweifle nicht, dass man mich mit diesem Gesuche gehörig abweisen und sagen würde: Was du heute für richtig ansiehst, kommt nicht in Betracht, sondern was du unterschrieben hast.

Und das soll nun anders sein, wenn der Bund der Betreffende ist, der diese Urkunde ausgestellt hat? Wenn jemand ein vom Bunde ausgestelltes Dokument besitzt — man mag es juristisch qualifizieren wie man will — in dem ein Versprechen des Bundes steht und welche Urkunde von den Präsidenten beider Räte, vom Bundespräsidenten und dem Bundeskanzler unterschrieben und mit dem eidgen. Siegel versehen ist, soll dann dieses Dokument, wenn es schon vielleicht 20 Jahre alt ist, auf einmal nichts sein als ein vergilbtes Blatt, das aufrecht erhalten zu wollen, zu einer veralteten Ansicht gehört? Ich habe von jeher gehört: Ein Mann, ein Wort! und dass ein Ehrenmann sein Wort hält. Sollte das anders sein mit den Konzessionsversprechen, die der Bund ausgestellt hat? Herr Ständerat Scherb bejaht nun allerdings diese Frage und sagt: Ja, das ist etwas ganz anderes, wenn der Bund dabei ist und zwar darum, weil der Bund die Staatshoheit repräsentiere und vermöge dieser Eigenschaft der Staatshoheit von sich aus erkläre, wen er als Richter wolle und welchem Richter er sich einzig unterziehen wolle. Dieser Satz ist, in dieser Allgemeinheit ausgesprochen, unanfechtbar. Aber schon mit dem ersten Schrittschen, das Herr Scherb thut, glaube ich mit Hrn. Isler, begiebt er sich schon in den Irrgarten. Soll die Sache so gemeint sein, dass der Bundesrat von Fall zu Fall sich den Richter auswählt und sagt: in diesem Falle unterziehe ich mich dem Richter, in diesem Falle dem Richter und in diesem Falle gar keinem, und das selbst dann, wenn der Bund der Vertreter von Privatrechten ist, wo er als Vertreter der fiskalischen Hoheit des Staates Rechte geltend macht oder ihm gegenüber Rechte geltend gemacht werden? Das kann offenbar nicht die Meinung unserer Staatshoheit sein und zwar aus dem einfachen Grunde nicht, weil wir ein Rechtsstaat sind, d. h. ein Staat, dessen Verhältnisse rechtlich geordnet sind, der eine Verfassung hat. Wenn wir keine Verfassung hätten, dann allerdings wäre es möglich, durch einen einfachen Ukas von Fall zu Fall zu erklären: So und so geht die Sache. Wir können aber solche Zustände nur dadurch zu Rechtszuständen machen, dass wir sie verfassungsgemäss oder gesetzlich ordnen. Ich gebe zu, dass der Bund ein Gesetz erlassen, sogar eine Verfassungsbestimmung aufnehmen kann, in welcher er sagt: Schiedsgerichte sind untersagt, oder: Der Bund nimmt in allen Fällen nur Gerichtsstand vor Bundesgericht. Aber eine solche Bestimmung besteht zur Zeit noch nicht. Nun sagt uns Herr Scherb: Allerdings; aber jetzt wollen wir sie aufstellen, wir wollen erklären: wo Rückkaufsdifferenzen vorkommen, nimmt der Bund bloss Gerichtsstand beim Bundesgericht. Ich gebe zu, dass der Bund das aussprechen kann, aber nicht in der Form, wie es hier geschieht, d. h. es darf vor allen Dingen die Sache nicht rückwirkend sein, sondern es kann diese gesetzliche Bestimmung bloss für zukünftige Konzessionen gelten und sie darf, wenn wir ein Rechtsstaat sein wollen, namentlich auf die Verhältnisse nicht rückwirkend

sein, welche privatrechtlicher Natur sind. Dass wir legislatorisch privatrechtliche Verbindlichkeiten des Bundes auflösen, das ist das Gegenteil von Recht, das ist Unrecht.

Nun sagen uns allerdings die Herren Scherb und Ritschard weiter, sie bestreiten, dass es hier wohl-erworbene Rechte, wohl-erworbene Privatrechte gebe. Der Bund sei ja der Inhaber der Staatshoheit und nicht berechtigt, von derselben an irgend einen Privaten etwas abzutreten. Ich glaube, hier liegt denn doch eine Verwechslung vor. Das ist sehr wahr, wenn es sich um politische Rechte handelt. Dass der Bund keinem Privaten politische Rechte abtreten darf, die ihm gehören, darüber sind wir alle einig. Es war das früher anders; es war noch bis vor 100 Jahren möglich, dass die niedere Gerichtsbarkeit, ja sogar die höhere verkauft, d. h. dass jemand damit belehnt wurde. Das ist heute nicht mehr so. Aber eine Reihe von Hoheitsrechten kann der Staat durch Vergebung zu Privatrechten gestalten, nämlich alle Rechte fiskalischer Natur. Es ist doch ganz sicherlich Herrn Scherb auch nicht entgangen, dass der Staat, d. h. die Kantone, die auch im Gerichtswesen ihre Souveränität viel höher halten, als man sie hier gewöhnlich betrachtet, die Staatshoheit über die Gewässer in Anspruch nehmen, und infolgedessen Privatrechte vergeben: das Privatrecht der Fischerei, die alten Mühlegerechtigkeiten oder die heutigen Wasserrechte. Wenn ein Kanton einem Müller oder einer Fabrik eine Konzession auf 40 oder 50 Jahre, gegeben hat zur Ausbeutung von 40, 100 oder 1000 Pferdekräften, glaubt dann Herr Scherb, dass dies für den betreffenden Müller oder Fabrikbesitzer kein wohl-erworbenes Recht sei, dass der Staat, hier der Kanton, jederzeit sagen könne: ich bin der Inhaber der Staatshoheit; es passt mir nicht mehr, diese Konzession weiter bestehen zu lassen. Würde der Staat damit nicht wohl-erworbene Rechte zerstören und würde nicht jeder Richter ihn wenigstens zu einer Entschädigung verurteilen? Der Bund besitzt das Postregal und macht mit verschiedenen Pferdehaltern ab, so und so viele Jahre lang für ihn die Post zu führen. Kann sich da der Bund einseitig zu jeder Zeit wieder lossagen und dem Pferdehalter sagen: ich verzichte auf deine Dienste, ich werde das in Zukunft selber besorgen? Soll es bei den Eisenbahnen anders sein? Hat man durch Herausgabe der Konzessionen an die Eisenbahnen ihnen politische Rechte überantwortet oder wollen wir durch den Rückkauf politische Rechte von denselben zurückerwerben? Ich glaube, das unselige Wort «Rückkauf», «Rückerwerb», «Rachat» trägt viel an dieser Verwechslung schuld. Es ist nicht wahr, dass wir die Bahnen zurückkaufen wollen, denn rückkaufen kann man nur, was man einmal verkauft hat, und dies ist hier nicht der Fall. Wir stehen also einfach vor der Frage des Kaufes, und nun sage ich: Wenn wir die Bahnen kaufen wollen, warum thun wir dies? Zur Ausübung eines politischen Rechtes sicher nicht. Und wie heisst das Gesetz, das wir jetzt beraten? Es heisst «Bundesgesetz betreffend das Rechnungswesen der Eisenbahnen». Ist das kein fiskalisches Gesetz und ist der Bund nicht eine Person, die hier fiskalische Rechte geltend macht, bzw. tritt er hier nicht als Privatperson auf? Ich glaube darum, wir seien mit dem ganzen Gesetz auf der schiefen Ebene, und ich habe dies meinerseits immer betont, weil wir hier

auf dem Wege des Gesetzes Privatrechte, die Dritten uns gegenüber zustehen, nicht respektieren, und es ist dieser Art. 22 in seiner Art allerdings die Krone des Gebäudes; er macht dieses Gesetz zum würdigen Pendant des Bundesgesetzes über das Stimmrecht der Aktionäre.

Nun hat man gesagt, das bleibe sich schliesslich gleich, wir haben die Gewalt und können legiferieren so viel wir wollen. Das ist bis zu einem gewissen Grad schon richtig; aber ich bin doch bedenklich, wenn wir so umspringen und private Rechte in dieser Weise missachten. Man spricht immer nur von der Nordostbahn, die solche Konzessionen habe. Nun giebt es aber noch eine andere solche Bahn, und diese heisst Gotthardbahn. Auch da sind diese Schiedsgerichte vorgesehen, und wie es sich mit dieser Bahn näher verhält, hat Ihnen Herr Richard schon ausgeführt und Sie wissen es übrigens alle.

Man hat uns gesagt, wir werden uns doch nicht imponieren lassen, wenn die Aktionäre in Deutschland u. s. w. ruppig werden. Ich bin nicht einer derjenigen, die sich leicht von aussen imponieren lassen. Ich habe erst vor wenigen Monaten in dieser Saale gesagt: Lassen Sie sich nicht imponieren, denn draussen steht einer mit dem Zeigefinger und sagt: morgen will ich den Zollvertrag bereinigt haben. Deshalb habe ich damals gesagt: Nein, morgen nicht, warten wir bis zum Dezember. Ich bin nicht schuld, dass Sie es anders beschlossen haben. Heute steht niemand draussen, wie uns der Herr Bundespräsident versichert hat. Wenn man also mit diesem Gesetz nicht einverstanden ist, so kann es unmöglich deshalb sein, weil man sich von aussen imponieren lässt. Ich möchte umgekehrt nach aussen imponieren. Einer der angesehensten Männer, welcher dem Bundesrat angehört haben, hat einmal gesagt, die Kraft unseres Landes liege im Ansehen, das es sich nach aussen zu verschaffen vermöge, und je ängstlicher es seine politischen und ökonomischen Interessen ordne, um so grösser werde sein Ansehen nach aussen sein. Was ich von aussen befürchte, das ist das, dass wir mit den Gesetzen, die wir mit Rücksicht auf die Verstaatlichung machen, unser Ansehen nicht erhöhen, sondern schmälern und damit unsere eigene Kraft und das ganz sicher, wenn wir die Konzessionen selber zerreißen, die wir ausgestellt haben und die mit den Unterschriften und dem Siegel unserer obersten Bundesbehörden versehen sind.

Ich bin daher der Ansicht, dass wenn wir an diesem Gesetze noch etwas Gutes thun wollen, wir vor allen Dingen den Artikel 22 streichen müssen; es ist dann wenigstens das Allerflagranteste, was in demselben steht, beseitigt. Ich bin, um damit zu schliessen, gegen dieses Gesetz, weil ich gegen die Verstaatlichung überhaupt bin. Ich fürchte und betrachte dies als einen Nachteil der Verstaatlichung, dass, wenn sie eintritt, sich schliesslich alles um diese Eisenbahnfrage dreht. Der Schacher, der auf diesem Gebiete getrieben wird, das wird dann noch die Politik des Bundes sein. Dass ich nicht zu schwarz sehe, beweist mir die heutige Sitzung. Kaum haben wir mit einem Stimmrechtsgesetze das erste Schrittchen gemacht, so sind wir heute schon am zweiten, und wenn wir offen sein wollen, müssen wir uns gestehen: das war die Arbeit des Ständerates in dieser Session und alles andere ist verschoben worden; die durch Statuten und Reglement

vorgeschriebenen Traktanden sind noch unerledigt, einzig darum, weil immer betont wurde, das Rechnungsgesetz müssen wir noch behandeln. Soweit ist also heute schon das Verderbnis in die Bundesversammlung eingerissen, nur mit diesen Anfangsschritten der Verstaatlichung!

Es hat nun mein verehrter Kollege, Herr Richard, zum Schlusse seine Hoffnungen wegen dieser Konfusion auf den Himmel gesetzt. Ich will dem nicht entgegentreten; ich setze die Hoffnung zunächst auf diejenigen, in welchen sich der Himmel bei uns repräsentiert, auf das Volk. Ich hoffe, dass draussen wenigstens die Resistenz gewahrt werden wird und dass, wenn das Gesetz kommen wird, für welches alles das die Vorarbeiten sind, das Volk in seiner grossen Mehrheit sagen wird, dass es an diese Privatrechte nicht rühre und sie dem lasse, dem sie gehören. Ich hoffe und will damit schliessen, dass dann das Volk sich dafür ausspreche, dass es auch nicht eine Milliarde Schulden und 30,000 Bundesbeamte mehr haben wolle.

Darum glaube ich, es wäre es nicht nötig gewesen, dass wir uns mit dieser Vorlage so überhastet hätten, und so werde ich mir erlauben, gegen die Vorlage zu stimmen, auch wenn der Artikel 22 beseitigt ist; in erster Linie aber stimme ich für dessen Beseitigung.

**Bundespräsident Zemp:** Im letzten Stadium der Diskussion ist dieselbe von der mehr praktischen Seite des Geschäftes etwas abgeleitet worden. Nach meinem Empfinden liegt aber da ein Hauptgesichtspunkt, der uns dazu führen sollte, die Vorschläge der Kommission anzunehmen. Ich möchte mir daher erlauben, noch einmal diese praktische Seite der Frage zu streifen, mir vorbehaltend, daran noch einige Erörterungen anzufügen in Bezug auf die Rechtsfrage selbst.

Nach dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung wird beim nächsten Rückkaufe die Rechtsprechung folgenden Gang nehmen. Bei der Jurasimplonbahn sind die Konzessionen zusammengelegt und bei der Fusion ist festgestellt worden, dass die Streitigkeiten beim Rückkaufe ausschliesslich dem Bundesgerichte zugewiesen werden. Bei der Gotthardbahn ist von Anfang an das Bundesgericht für die Beurteilung aller Streitigkeiten als kompetent erklärt worden. Bei der Centralbahn ist anlässlich der Zusammenlegung der Konzessionen im Jahre 1893 die Vereinbarung getroffen worden, dass das gesamte Netz ein Konzessionsstück ausmache und dass für die Streitigkeiten ein Schiedsgericht eingesetzt werde; wo dasselbe seinen Sitz nehmen werde, in Bern oder Basel, darüber ist nichts definiert und das haben wir heute auch nicht weiter zu erörtern. Bei der Nordostbahn werden die Streitigkeiten, die entstehen auf dem alten Netze, durch die Schiedsgerichte reguliert werden; auf dem neuen Netze, den Moratoriumslinien und andern, wird überall das Bundesgericht zur Rechtsprechung berufen werden. Bei den Vereinigten Schweizerbahnen werden drei Konzessionsobjekte in Frage kommen und drei Schiedsgerichte funktionieren.

Wie wird nun die Procedur vor sich gehen? Es ist übersehen oder wenigstens mit keinem Worte, weder gestern noch heute, darauf aufmerksam gemacht worden, dass im Artikel 21 eine der

jetzt in Diskussion liegenden Fragen schon entschieden ist und zwar im Sinne der Kommission. In Art. 21 haben Sie verfügt, was ohne Widerspruch angenommen wurde, dass nach Inkrafttreten des Gesetzes der Bundesrat Vereinbarungen mit den Eisenbahngesellschaften darüber treffen solle, welche Grundsätze bei dem Rückkaufe in Bezug auf die Feststellung des Reinertrages und in Bezug auf die Feststellung des Anlagekapitals gelten sollen. Wenn die Vereinbarung nicht stattfindet, so habe der Bundesrat Verfügungen zu treffen und gegen diese Verfügungen können die Bahngesellschaften rekurrieren, aber nicht an Schiedsgerichte, sondern an das Bundesgericht. Die Hauptfrage beim Rückkaufgeschäfte, wenn es nämlich streitig wird, ist also schon durch den Artikel 21 in die Hand des Bundesgerichtes gelegt. Ich sage, das ist die Hauptfrage; denn darauf kommt es eben an, nach welchen Grundsätzen der Reinertrag bemessen und nach welchen Grundsätzen die Summe des Anlagekapitals ausgerechnet werden solle. Wenn diese Grundsätze einmal feststehen, so ist das andere eine Schätzung oder eine rechtliche Erwägung; aber die Feststellung von Thatbeständen bleibt ganz ausser Frage. Das haben Sie verfügt in Art. 21.

Ich muss nun gestehen: nachdem gegen den Art. 22 so eifrig Opposition gemacht worden ist, so verwundere ich mich, dass die Herren nicht beim Art. 21 eingesetzt haben; dort war die Frage ganz festgestellt und dort hätte die Diskussion aufgenommen werden müssen.

Nun wird also die Sache so gehen. Der Bundesrat wird die Vereinbarung anstreben; es wird voraussichtlich in vielen Fällen eine solche nicht zu stande kommen; es kommt die Sache an das Bundesgericht, und dieses wird nun die Grundsätze endgültig feststellen. Diese Feststellung wird aber erst erfolgen nachdem das Bundesgericht durch eine oder vielleicht zwei Expertisen die notwendigen Thatbestände festgestellt und die notwendigen technischen Erhebungen gemacht haben wird. Wenn dann das Bundesgericht über die Grundsätze entschieden hat, kommt die zweite Partie der Prozedur; dann treten erst die Schiedsgerichte in Funktion. Diese werden nun auf dem Gebiete der Nordostbahn in 5 verschiedenen Gruppen zur Funktion berufen werden; jedes einzelne Schiedsgericht besteht aus fünf Mann, von denen vier nach allgemeiner Anschauung parteiische Richter sind und nur einer unparteiisch sein wird; in dessen Hand wird nun die Befugnis gelegt, die Prozedur zu konstruieren, die Beweise aufzunehmen und schliesslich das Urteil zu fällen. Er wird durch die Spiessruten seiner Kollegen hindurchgehen müssen, und schliesslich muss er die Entscheidung geben über Fragen, die überall in die Millionen gehen. Das eine Schiedsgericht der Centralbahn wird vor streitigen Fragen stehen, die 20 bis 30 Millionen ausmachen, und diesem einzelnen Manne wollen Sie nun die Kompetenz einräumen, darüber endgültig, unanfechtbar, ohne Weiterziehung zu verfügen?! Das ist eine Thatsache, die kommen wird, und nun wird nicht nur dieses eine Schiedsgericht funktionieren, sondern bei der Nordostbahn werden fünfzehn Schiedsgerichte nebeneinander funktionieren und nebeneinander die Expertisen aufnehmen müssen. Denn die Schätzungen werden vom Richter nur gemacht werden können, wenn er zuvor die Fachmänner konsultiert hat, und

was das eine Schiedsgericht in Bezug auf die Festsetzung der Normen bei Abschätzungen gefunden hat, muss das andere Schiedsgericht nicht anerkennen. Es ist auch ganz gewiss, dass jedes Schiedsgericht ein gewisses Gefühl der eigenen Souveränität hat und sich um die Rechtsprechung anderer gleichgestellter Funktionäre nicht kümmert. Wir werden dann die Erfahrung machen, dass heute ein Schiedsgericht erklärt, der Minderwert einer Station sei 10 %, ein anderes Schiedsgericht auf dem gleichen Netze und bei gleichen Verhältnissen dafür 20 % herausfindet und ein drittes noch eine ganz andere Ziffer ansetzt. Bei gleichen Verhältnissen werden die verschiedenen Schiedsgerichte ganz verschiedene Urteile zu Tage fördern; das ist ganz unausbleiblich.

Anders wird es sein, wo das Bundesgericht funktioniert. Bei 10 Konzessionsstücken der Nordostbahn wird ausschliesslich das Bundesgericht urteilen; das Bundesgericht, das schon die Grundsätze für die Ausmittlung der Rückkaufsumme festgestellt hat, wird auf dem gleichen Gebiete nun fortfunktionieren und wird nun in einem besonderen Falle die Normen aufstellen für die Wertung der Abnutzung und für alle anderen Fragen, welche bei Ausmittlung des Reinertrages gestellt werden müssen. Und hat das Bundesgericht dann einmal in einem Falle diese Normen gegeben, so wissen die Parteien, dass in allen anderen Fällen das gleiche Bundesgericht in gleichen Fragen auch gleich entscheiden wird, und es wird sofort nach der ersten Entscheidung des Bundesgerichtes die Abwicklung der Rechtsstreitigkeiten auf der ganzen Linie, soweit das Bundesgericht in Funktion tritt, erfolgen.

Die Zustände, die wir in den nächsten sieben oder acht Jahren vor uns haben werden — denn solange wird es dauern mit der Abwicklung der Prozesse des Bundes mit den Bahngesellschaften — werden zu grossen Ueberraschungen und grossen Enttäuschungen führen, aber auch grosse Erregung im Volke erzeugen, und wenn die Wahrnehmung gemacht wird, dass von verschiedenen Schiedsgerichten einander widersprechende Urteile zu Tage gefördert werden, so wird man das im Volke nicht verstehen und es wird das Rechtsbewusstsein, darunter leiden, das Rechtsgefühl erschüttert werden; der Glaube und das Vertrauen in unsere staatlichen Gerichte wird erschüttert werden, und dass der Kredit unseres Landes dabei namhaften Schaden nehmen wird, liegt auf der Hand. Wenn der Bund jahrelang zur Prozessführung mit den Eisenbahngesellschaften heruntersteigen muss, so wird auch die Bundesgewalt darunter sehr leiden und der Kredit, den wir, wie man gesagt hat, im Auslande suchen müssen, wird dort auch leiden. Man wird sagen: das sind herrliche Zustände, wo die Bundesgewalt sich in den Gerichtsstuben herumtreibt und wo in einem ganzen grossen Gebiete des Schweizerlandes die öffentliche Meinung wegen herrschenden Prozessen in Aufregung ist!

Ich will noch eine Andeutung mir erlauben. Wenn Sie diesen Artikel eliminieren, die Schiedsgerichte bleiben lassen und Sie nach zwei oder drei Jahren vielleicht dazu gelangen, dem Volke eine Vorlage über den Rückkauf der Eisenbahnen zu machen, so wird es nicht ausbleiben, dass man das Volk über die eventuellen Folgen des Rückkaufentscheides unterrichtet. Es wird dann sehr leicht sein, dem Volke zu sagen: wenn wir den Rückkauf be-

schliessen, so beschliessen wir eine Prozesskampagne, wie sich in der ganzen Geschichte unseres Schweizerlandes noch keine dargestellt hat, und es wird das friedliebende Volk sehr wohl dahin gebracht werden können, für ein und alle Mal von einem Rückkauf auf dem Wege der Konzessionen zu abstrahieren.

Und Sie, Freunde der Rechtseinheit, glauben Sie, dass Sie durch eine solche Arbeit die Einführung der Rechtseinheit gut vorbereiten, wenn Sie zum vorneherein die Rechtsprechung so degradieren, so ausser Kredit setzen, so unvolkstümlich machen? Glauben Sie, dann mit dem Ideal der Rechtseinheit beim Volke auf bessere Aufnahme rechnen zu können?

Das ist die praktische Seite der Frage; ich musste sie berühren und daraus leite ich eben ab, dass der Bundesrat ein besonderes Gewicht darauf legen muss, hier andere Ordnung zu schaffen. Wir wollen ja nicht die Konstituierung eines Gerichtshofes anstreben, von welchem man annehmen muss, er werde zu Gunsten des Bundes und zum Nachteil der Eisenbahnen urteilen.

Es ist also für beide Teile sehr darauf hinzuweisen, dass wir trachten müssen, den Wirrwarr in der Rechtsprechung, der sich auf dem Boden der konzessionsgemässen Schiedsgerichte zeigen wird, zu heben und eine sichere, klare und feste Rechtsprechung zu erhalten.

Nun ist aber wiederholt die Frage gestreift worden, ob nicht, wenn es auch konvenieren könnte, das Bundesgericht zur Urteilsfällung zu berufen, dadurch wohlverworbene Privatrechte verletzt werden? Ich erlaube mir, einige Ausführungen über diese Frage zu machen in Ergänzung dessen, was Herr Scherb gestern über den gleichen Gedanken ausgeführt hat. Ich kann von der Eingabe der Centralbahn ausgehen. Ich will nur noch nachholen, dass die Anschauung, die schiedsgerichtliche Rechtsprechung sei zu vermeiden und dafür in allen Fällen die bundesgerichtliche zu substituieren, von der Eisenbahnkonferenz geteilt wird. Sie haben die Eingabe der Bahnen in der Hand und können daraus entnehmen, dass die 11 Eisenbahngesellschaften, darunter auch die 5 grossen Bahnen, sich über diese Frage ausgesprochen haben. Sie waren nicht willens, zu opponieren, wohl aber haben sie erklärt, dass es unter ihnen solche gebe, die andere Anschauungen haben. Als solche andere Anschauungen sind diejenigen der Centralbahn geltend gemacht worden. Alle 10 andern Gesellschaften haben die Vorlage des Bundesrates stillschweigend acceptiert; insbesondere die Nordostbahn, welche durch diesen Artikel zumeist getroffen wird, und die Vereinigten Schweizerbahnen haben keinen Einspruch erhoben. Sie adoptieren den Vorschlag des Bundesrates und Ihrer Kommission. Die Centralbahn dagegen hat eine Einsprache erhoben. Ich bedaure, dass die hochgebildeten und seriösen Männer, welche an der Spitze dieser Bahnunternehmung stehen, sich zu diesem Schritt haben verleiten lassen. Denn die Gründe, welche sie aufführen, sind so wenig stichhaltig und so wenig überzeugend, dass wir in der That uns fragen müssen, ob nicht andere Gründe die Motive für die Einbringung dieser Einsprache gewesen sind. Die Centralbahn erklärt: erstens wird ein Vertragsrecht, das wir haben, gebrochen, und zweitens haben wir ein besonderes Vertrauen auf die Schieds-

gerichte und kein Vertrauen auf das Bundesgericht. Wir müssen diese Einwendungen noch etwas genauer untersuchen.

Was dieses Vertragsrecht betrifft, so muss doch einmal erklärt oder vielmehr wiederholt werden, dass es vom juristischen Standpunkt aus absolut abzulehnen ist, dass die Eisenbahnkonzessionen einen Vertrag zwischen Bund und Eisenbahngesellschaften darstellen. Das ist kein Vertrag. Die Konzession ist der Ausfluss des Souveränitätsrechtes, des Hoheitsrechtes, als dessen Vertreter die Staatsbehörde handelt. Wenn sie daher eine Konzession erteilt, so geht sie damit nicht Rechte und Verbindlichkeiten mit einem andern Kontrahenten ein; sondern das ist ein freier Entschluss, ein einseitiger Akt, den die Staatsbehörde vollzieht. Die Staatsbehörde handelt dabei auch nicht als fiskalische Person, als Vertreter des Staatsfiskus, sondern als Wahrer und Vertreter der Landesinteressen, hier als Vertreter der öffentlichen Verkehrsinteressen. Es sind also zwei verschiedene Personen, die einander gegenüberstehen: die Staatsbehörde und eine Privatperson. Die Staatsbehörde kann nicht auf eine Privatperson Souveränitätsrechte übertragen; denn die Privatperson ist gar nicht befugt, solche Souveränitätsrechte auf sich zu nehmen. Und der Gegenstand, der vereinbart ist, ist nicht ein Privatrecht, sondern ein Teil des Souveränitätsrechtes. Das ist die richtige Auffassung.

Nun ist allerdings richtig, dass aus den Konzessionen Privatrechte abgeleitet werden können. Konzessionen sind nicht Verträge; auch kein Teil der Konzession ist ein Vertrag, wohl aber können durch die Konzessionen einerseits Privatrechte, wie andererseits auch öffentliche Rechte erzeugt werden. Wenn wir in den Konzessionen von einem Expropriationsrechte sprechen, so ist das ein Gegenstand des öffentlichen Rechts; wenn wir von der technischen Einheit, von der Kontrolle des Bundes über den Bau, von der Fahrordnung, vom Transport- und Tarifwesen, von polizeirechtlichen Befugnissen der Eisenbahnen sprechen, so sind das alles Befugnisse öffentlich-rechtlicher Natur. Dagegen giebt es auch solche privatrechtlicher Natur. Die Erwerbung von Grund und Boden als Eigentum, der Bezug von Taxen, die Verfügung über den Reingewinn, die ganze innere Verwaltung, die Liquidation der Eisenbahnen, das sind alles Gegenstände privatrechtlicher Natur.

Nun sagen wir: es ist in jedem einzelnen Fall zu untersuchen, ob ein Rechtsanspruch der einen oder andern Kategorie angehört. Was ich hier resümierend darlege, ist nicht etwa meine Doktrin nur, sondern es ist das die neue Doktrin des schweizerischen Rechtes. Diese Doktrin ist am klarsten und schärfsten von Herrn Professor Andreas Heusler in Basel dargelegt worden. Es war im Streit zwischen Bund und der Suisse Occidentale. Die Suisse Occidentale hatte die konzessionsgemässe Verpflichtung, vier Personenzüge zu führen. Der Bund hat gefunden, diese genügen nicht, sondern die Suisse Occidentale solle einen fünften Personenzug führen. Die Bahngesellschaft lehnte sich hiegegen auf und erklärte: Das ist ein Einbruch in unsere Konzessionsrechte, in unsere privatrechtliche Stellung. Sie liess es zum Prozesse kommen. In diesem Streit wurden dann bei den Herren Professor Carrard in Lausanne, Hilty in Bern und Heusler in Basel Gutachten extrahiert. Ich beschränke mich auf die Bezugnahme

auf das Gutachten des Herrn Professor Heusler, weil in demselben die Frage über den Bestand eines privatrechtlichen Vertrages am schärfsten zum Ausdruck gekommen ist. Herr Professor Heusler hat ganz evident und mit fast unwiderlegbaren Konklusionen dargelegt, dass die Konzession nicht ein Vertrag zwischen Bund und Eisenbahn ist und dass die Konzession noch weniger ein Privatrecht darstellt, sondern dass dieselbe ein einseitiger Staatsakt ist, aus dem dann Privatrechte hervorgehen können. Ich will die Argumentation nicht wiederholen. Was ich Ihnen vorhin darzulegen versucht habe, ist nichts anderes als die Ansicht des Herrn Professor Heusler. Diese Ansicht ist bei uns schon etwas in Fleisch und Blut übergegangen. Ich verweise auf die Botschaft des Bundesrates zum gegenwärtig bestehenden Eisenbahngesetz vom Jahre 1871. In dieser Botschaft führte der Bundesrat aus: «Konzessionen sind, wie es schon ihr Name besagt, Akte der Staatshoheit. Der Staat pacisciert mit der Eisenbahngesellschaft so wenig als mit dem Wirte, Metzger, Apotheker u. s. w., welchen er Konzessionen gewährt, über die Ausübung seiner Staatshoheit in diesen Materien; er macht allerdings diesen Privatindustrien gewisse Zusagen, welche ihnen ermöglichen, die geschäftliche Seite ihrer Unternehmungen in Sicherheit zu begründen; allein er denkt gar nicht daran, sich in der Ausübung seiner eigenen Hoheitsrechte dem Privaten gegenüber im Geringsten zu beschränken; ja es wäre zu einer solchen Entäusserung der staatlichen Hoheitsrechte gar keine Staatsbehörde befugt.» Ich will daran erinnern, dass die damalige Bundesversammlung auf diesem Boden legiferiert hat. Ich will Sie daran erinnern, dass der damalige Referent der Kommission des Ständerates, Herr Kappeler, auf diesem Boden das denkwürdige Gutachten, welches durchschlagend war, ausgearbeitet hat. Dank dieser Auffassung des Bundesrates und der Mehrheit der Räte von damals haben wir es dazu gebracht, ein Eisenbahngesetz zu bekommen, auf Grund dessen der Staat dann weiter funktionieren konnte.

Es ist auch noch heranzuziehen, dass das Bundesgericht in ähnlicher Weise argumentiert. Ich habe einen Fall aus dem Jahre 1882 vor mir, in welchem der Bund gegen die Nordostbahn prozessiert hat. Da steht in den Motiven des Bundesgerichtes folgendes: «Die der Klägerin, der Nordostbahn, erteilte Konzession ist ihrer Natur nach nicht ein privatrechtlicher, zweiseitiger Vertrag, sondern ein hoheitlicher Akt der Staatsgewalt; allein ebenso richtig ist, dass durch hoheitliche Akte der Staatsgewalt Privatrechte begründet werden können, sobald dieselben, wie es bei Erteilung gewisser vermögensrechtlicher Privilegien der Fall ist, hierauf gerichtet und dazu geeignet sind». Das ist die grundlegende Anschauung des Bundesrates und des Bundesgerichtes. Ich werde nachher noch einen Fall citieren, wo das Bundesgericht wieder Stellung genommen hat.

Ich resümiere. Die Annahme, dass wir es bei Konzessionen mit privatrechtlichen Verträgen zu thun haben, ist auszuschliessen; dagegen ist es ja möglich, dass aus dem Konzessionsrecht der Eisenbahnen Privatrechte hervorgehen.

Nun liegt vor uns die Frage: Ist die schiedsgerichtliche Klausel ein solches Privatrecht? Ich verneine das. Wenn man von einem Privatrecht spricht, so muss man sich als Inhalt desselben zu-

gleich ein Vermögensrecht denken. Ein Privatrecht, das nicht auch Vermögensrecht ist, giebt es nicht. Allerdings kommt eine ganz singuläre Ausnahme vor. Unser Obligationenrecht erklärt auch den Anspruch, den jemand infolge Verletzung seiner persönlichen Ehre erhebt, als Privatrecht. Diese Verletzung der persönlichen Ehre ist an und für sich nicht ein Vermögensrecht. Es ist ein ideelles Recht; aber es kann in ein Privatrecht umgesetzt werden. Das wird geschehen, wenn nach der Anleitung des Gesetzes auf Grund der Ehrverletzung ein Privatrechtsanspruch erhoben wird. Aber im übrigen wird die Regel als unbestreitbar gelten müssen: ein Privatrecht ist nicht denkbar, wenn es nicht auch ein Vermögensrecht ist. Ist das aber ein Vermögensrecht, wenn Bund und Eisenbahnen die Stipulation eingegangen sind, dass sie im Falle von Streitigkeiten ein Schiedsgericht aufstellen wollen? Das ist gar keine vermögensrechtliche, sondern eine prozessrechtliche Frage, eine Frage, welche die Jurisdiktion betrifft. Nun sage ich: Nach heutiger Anschauung, die nicht neu ist, sondern schon lange besteht, ist das Recht der Rechtsprechung ein Hoheitsrecht, ein öffentliches Recht und nicht ein Privatrecht. Wenn dem so ist, so haben wir das Recht, auf diesem Boden zu legiferieren. Wir haben vor zwei Jahren das Gesetz über die Bundesrechtspflege einer Revision unterzogen und da ganz unbeanstandet dem Bundesgericht neue Kompetenzen übertragen, die früher andern Gerichten zugestanden sind. Das Recht, in Bezug auf die Jurisdiktion, die Gerichtsorganisation, das Verfahren vor Gericht zu legiferieren, muss, ganz ohne Rücksicht darauf, ob allenfalls noch Privatrechte berührt werden, dem Staate gewahrt werden. Wir sagen daher: Lassen wir einmal diese Irrrichter der Privatverträge ein oder durch Konzessionen und stellen wir uns auf den richtigen Boden, indem wir sagen: Hier liegt ein öffentliches Recht vor, über das wir disponieren, und da sind wir souverän!

Ich möchte darauf verweisen, dass schon Präjudize in diesem Sinne vorliegen. Der Bundesrat hat laut Fabrikgesetz die Oberaufsicht über die Vollziehung desselben. In diesem Gesetze steht in Artikel 9 folgendes: «Streitigkeiten über die gegenseitige Kündigung und alle übrigen Vertragsverhältnisse entscheidet der zuständige Richter». Nun hat eine Fabrik in Grabs (St. Gallen) im Jahre 1892 eine Fabrikordnung entworfen, in welcher vorgesehen ist, dass Streitigkeiten zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern vor ein Schiedsgericht zu weisen seien, welches so und so komponiert werde. Dieses Schiedsgericht urteile endgültig. Die Fabrikordnung wurde nach Vorschrift des Gesetzes der Regierung von St. Gallen mit dem Gesuch um Genehmigung mitgeteilt. Die Genehmigung wurde versagt. Die Regierung von St. Gallen hat in Erwägung gestellt, dass die Vorschrift des Fabrikgesetzes, nach welcher der zuständige Richter über Vertragsverhältnisse der Arbeiter mit dem Arbeitgeber zu entscheiden habe, absolut sei. Unter diesem «zuständigen Richter» könne niemand anders verstanden werden als der ordentliche, vom Staat gewählte Richter. Wenn nun in der Fabrikordnung ein Schiedsgericht aufgestellt werde und selbst wenn Arbeiter und Arbeitgeber mit dieser Konstituierung der Schiedsgerichte einverstanden seien, so sei das ein Verstoß gegen die Bestimmungen des

Fabrikgesetzes. Es könne, auch wenn die Parteien darüber einig seien, ein Schiedsgericht nicht geduldet werden neben einer Bestimmung des Bundesgesetzes, in welcher der öffentliche Richter zur Entscheidung angerufen wird. Das Geschäft wurde an den Bundesrat gezogen und dieser hat die Entscheidung der Regierung von St. Gallen bestätigt. Diese Entscheidung ist in die Sammlung der Entscheide aufgenommen worden. Der Entscheid wurde nicht an die Bundesversammlung weitergezogen; von keiner Seite focht man ihn je wieder an. Dadurch ist nun festgestellt, dass es nicht richtig ist, dass schiedsgerichtliche Klauseln Schutz verdienen, wenn anders für die gleichen Rechtsgeschäfte in den Staatsgesetzen der ordentliche Richter bestellt wird.

Etwas näher nun liegt ein anderer Fall. Es ist ein Fall aus Genf. Wie Sie wissen, hat Genf im Jahre 1884 ein Gesetz über die Einführung der Prud'hommes erlassen, über die Gewerbegerichte, wie wir sagen, Gerichte, vor welchen die Verhältnisse der Arbeiter und der Arbeitgeber, wenn sie streitig werden, zur Behandlung kommen. Nun hatten schon zuvor die Tramways suisses in ihrem Reglement eine Bestimmung, nach welcher Streitigkeiten zwischen dieser Gesellschaft und deren Angestellten vor ein Schiedsgericht gebracht werden sollten. Es ist in dem Reglement auch erklärt, wie das Schiedsgericht zu komponieren sei. Nun musste 1885 ein Kondukteur Arnaud vorzeitig aus dem Dienste der Tramways suisses austreten. Es kam zu Streitigkeiten. Die Tramways suisses hatten dem Arnaud ein Lohnrestguthaben vorenthalten mit dem Einspruch, das Guthaben werde mit einer Entschädigungsforderung kompensiert. Arnaud erhob Klage bei den Prud'hommes. Hier machten die Tramways suisses die Einrede, die Prud'hommes können nicht urteilen, denn sie, die Gesellschaft, habe in ihrem Vertrag mit den Angestellten ein eigenes Schiedsgericht vorgesehen. Die erste Instanz von Genf schützte den Kläger und sagte: Euer Schiedsgericht hat gegenüber den Prud'hommes zu weichen. Diese sind ein gerade für solche Fälle, welche zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern streitig werden, staatlich eingeführtes Gericht. Die Tramways suisses zogen den Fall vor die zweite Instanz und diese bestätigte das erstinstanzliche Urteil, nur mit noch etwas stringenter Motiven. Endlich wandten sich die Tramways suisses noch ans Bundesgericht. Das Bundesgericht wies die Beschwerde ab und erklärte, die Aufstellung der Prud'hommes zur Regelung von Arbeiterstreitigkeiten sei massgebend; auch die schon vorher in Verträgen niedergelegte schiedsgerichtliche Klausel gelte nicht.

Dieses Beispiel steht nun unserer Frage etwas näher. Ich glaube daraus ableiten zu können, dass man in unserem höchsten Gerichtshof die Meinung adoptiert hat, dass es nicht ein Rechtsbruch ist, wenn Vereinbarungen über Schiedsgerichte zwischen Parteien nun überflüssig gemacht werden wollen durch ein Gesetz, nach welchem streitige Fälle vor das Bundesgericht gehören.

Ich beschränke mich in Bezug auf die Vertragsnatur, von welcher die Centralbahn gesprochen hat, auf diese Erörterungen.

Ich muss nun noch mit einigen Worten die zweite Einrede berühren. Die Centralbahn weist darauf hin, sie habe, wenn das Schiedsgericht funktioniere, die Aussicht, ein Urteil zu bekommen, das nach Billig-

keit erlassen werde, während das Bundesgericht dagegen nach dem Gesetze urteile. Darin liege ein Verhältnis, das für sie praktisch von Vorteil sei. Das ist nun allerdings eine Erklärung, die zugleich ein Geständnis ist. Die Centralbahn will ihre Streitigkeiten nicht nach dem Gesetze beurteilt wissen, sondern nach Billigkeitsrücksichten. Das gehört nun noch dazu, dass wir Schiedsgerichte haben, bei welchen vier Richter Parteirichter sind und nur einer unparteiisch ist und dass diesem unparteiischen Richter nun die Direktive gegeben wird: Sie haben sich nicht etwa nach dem Gesetze umzusehen, sondern Sie urteilen nach Billigkeit! Das heisst nichts anderes, als dieser Einzelrichter soll nach Willkür urteilen; denn diese Billigkeit im Ermessen des Einzelnen wird nicht anders bezeichnet werden können. Das wäre nun wirklich eine vollkommene Rechtsprechung! Aber ich denke, auch wenn wir die Schiedsgerichte beibehalten, so wird es nicht so gehen, wie es sich die Centralbahn vorstellt. Der Schiedsrichter wird eben die Gewissenspflicht haben, die Konzessionen, aber auch die staatlichen Gesetze zu prüfen und danach sein Urteil zu bilden. Und das Bundesgericht, wenn es zum Urteil aufgerufen wird, wird sich nicht nur auf die Beratung in den Gesetzen beschränken und sein Auge vor allem andern verschliessen, sondern er wird auch die Konzessionen, die Statuten einer Gesellschaft, kurzum alle Dokumente, die Beweise für die Eruiierung der Wahrheit geben können, beraten. Das, glaube ich, ist die richtige Ansicht. Daher wäre die Bemerkung der Centralbahn besser unterblieben.

Ich schliesse, indem ich wiederhole: Nach meinem Befinden haben wir es hier mit einem der wichtigsten Artikel des Gesetzes zu thun. Wenn die Schiedsgerichte bleiben und zur Funktion berufen werden müssen, so halte ich dafür, dass wir sofort den Gedanken an den Rückkauf der Bahnen aufgeben müssen; denn durch dieses Gehege von Prozessen vor den Schiedsgerichten sich hindurchzuwinden, dazu wird sich der Bund nicht entschliessen und dazu würde auch das Volk seine Zustimmung nicht geben. Die Bahn muss geebnet werden; wir müssen eine sichere, allseitig Vertrauen erweckende und auch möglichst expedite Justiz ermöglichen. Dann können wir es darauf ankommen lassen, wenn wir überhaupt die Frage des Rückkaufs bejahen.

**M. Odier:** Je ne veux pas vous retenir longtemps. D'autres occupations nous appellent encore avant la fin de cette session. Mais la question actuellement en discussion est d'une importance si grande que vous me permettez d'y revenir en quelques mots.

Vous avez entendu hier et encore ce matin l'exposé de théories sur le droit souverain de l'état qui auront un grand retentissement. Pour ma part, je ne puis les laisser passer sans protestation.

Nous avons entendu de la bouche d'un homme à qui sa position donne une grande autorité, de la bouche du procureur général de la Confédération, des déclarations importantes sur le rôle de l'état en ces matières. Or, le procureur général de la Confédération est le porte-voix du droit fédéral et l'interprétation qu'il donne du droit de l'état doit être envisagée avec le plus grand sérieux.

Quelle est la théorie qui nous a été exposée par le procureur général de la Confédération? L'état est souverain, a-t-il dit; en accordant des concessions, il n'a pas pu vouloir renoncer à sa souveraineté et il peut en tout temps reprendre le droit auquel il avait renoncé.

Je n'entrerai pas dans la discussion de l'arbitrage en lui-même. Je ne suis pas loin de partager l'opinion de notre collègue M. Isler, sur la valeur de l'arbitrage en général. J'ai souvent constaté dans ma pratique que les arbitres choisis par les parties se considéraient comme les avocats de ces parties. Il n'y a que le troisième arbitre qui ait une certaine impartialité. C'est donc un seul arbitre en réalité qui prononce comme juge.

Mais il ne s'agit pas de cela ici. Nous sommes en présence d'une clause d'arbitrage, et il s'agit de savoir si elle doit être maintenue ou non.

Je ne rentrerai pas non plus dans la discussion au sujet de la nature juridique d'une concession. Je suis bien d'accord pour dire qu'il ne s'agit pas ici d'un contrat ordinaire, que la Confédération accordant une concession, n'est pas dans la même position vis-à-vis du concessionnaire qu'un particulier, traitant avec un autre particulier ou qu'un vendeur envers un acheteur, d'un loueur envers un preneur à gage. Mais enfin, il y a ceci dans une concession: La concession est un acte dans lequel la Confédération concède, donne certaines garanties au concessionnaire, lui abandonne des droits sur une portion du domaine public, sur des routes, cours d'eau; elle lui garantit qu'aussi longtemps que lui, concessionnaire, observera les clauses de la concession, il pourra en jouir en paix et sera protégé par l'état vis-à-vis des tiers qui pourraient vouloir l'inquiéter dans son droit.

C'est précisément la confiance dans la valeur de cette garantie de l'état qui constitue le crédit de la Confédération. On a foi en sa parole et en sa signature, on est certain qu'en risquant des capitaux, on pourra, en exécutant les conditions fixées dans les concessions, en retirer tout le profit possible. Et cette confiance est non-seulement celle des gens du pays, des nationaux, mais aussi celle des étrangers qui apportent chez nous des capitaux qu'ils lancent dans des entreprises d'utilité générale tout en y trouvant aussi leur intérêt particulier.

Mais si la théorie exposée par l'honorable procureur général de la Confédération était admise comme la véritable théorie du droit public suisse, quelle confiance dorénavant pourrait-on avoir dans les garanties données par la Confédération dans ses actes de concession? Ce qui aura été accordé par l'état souverain, pourra être retiré plus tard en vertu de cette souveraineté même! Alors, que valent de telles garanties? Qui nous mettra à l'abri de ces surprises et du bon plaisir de l'état? La confiance une fois détruite, qui exposera son argent? Ni les particuliers en Suisse, ni les étrangers ne voudront plus lancer leurs capitaux dans des entreprises d'utilité générale, parce que l'acte de concession ne sera plus un acte intangible, mais pourra être modifié du jour au lendemain par l'état souverain!

Il est bon de savoir sur quel terrain nous serons placés à l'avenir.

On nous dit: Le droit de justice fait partie de la souveraineté. Sans doute, je ne le conteste point: parmi les attributs de la souveraineté figure le droit de justice, mais il ne s'agit pas de la Confédération

rendant justice entre les particuliers ou les corporations. La Confédération est ici partie en cause, elle a garanti une juridiction déterminée dans un acte de sa souveraineté, et vous croyez que le droit de justice de la Confédération peut consister à se soustraire à la juridiction qu'elle a elle-même établie, pour en choisir une autre, alors qu'elle est partie intéressée?

La Confédération a reconnu qu'elle ne pouvait pas rendre elle-même la justice dans une cause où elle était l'une des parties et qu'il convenait de prévoir dans les concessions la juridiction d'un tribunal arbitral pour trancher les difficultés qui pourraient naître lors du rachat, entre la Confédération et les concessionnaires.

Est-il donc admissible qu'elle change par un acte souverain unilatéral la juridiction qu'elle a elle-même établie? Mais ce serait une confusion complète des notions juridiques.

Il ne s'agit pas ici du droit de justice de la Confédération; il reste intact. Mais lorsque la Confédération, dans un acte de concession a proposé et fait accepter par l'autre partie une juridiction spéciale, il ne peut pas dépendre du droit souverain de la Confédération, de modifier cette juridiction et de lui en substituer une autre.

Voilà, je crois, le véritable terrain sur lequel il faut se placer pour apprécier cette question du droit de justice.

M. le président de la Confédération a dit que l'art. 21 de la loi que nous discutons préjugeait la décision qui doit être prise sur l'article 22, parce qu'il y est spécifié que les entreprises de chemins de fer auront le droit de recourir à la juridiction du tribunal fédéral!

S'il en est ainsi, c'est un exemple frappant des dangers que présente cette loi, car, en votant l'art. 21, personne n'a cru que l'on pouvait en tirer une conséquence pareille. Du reste, il n'en est pas ainsi, car il s'agit de deux choses différentes. L'art. 21 est relatif à des questions de comptabilité, tandis que l'art. 22 traite de la question du rachat et de ses conditions juridiques. La décision prise à l'art. 21 ne préjuge donc pas celle relative à l'art. 22.

On nous a dit aussi qu'il ne fallait pas confondre les droits privés qui naissent des concessions avec le droit de souveraineté de la Confédération, et on nous a donné comme exemple le procès qui a eu lieu entre la Suisse Occidentale et la Confédération au sujet du nombre des employés des trains, procès où la Confédération eut gain de cause. On a invoqué à cet égard la consultation de M. Heüsler. Mais nous nous trouvons ici sur un terrain différent; j'admets qu'au point de vue juridique la Confédération a le droit d'imposer aux compagnies certaines conditions en dehors des concessions; mais il a été admis aussi par le tribunal fédéral que lorsque la Confédération imposait aux compagnies des prestations nouvelles, elle devait les indemniser. Ainsi lorsque la Confédération a voulu faire introduire les trains de nuit, le tribunal a dit: Oui, la Confédération a le droit de les exiger, mais si elle impose des dépenses nouvelles aux compagnies, elle doit les indemniser.

Sur le point qui nous occupe, la question peut-elle être résolue par une indemnité? Evidemment non. En cas de difficulté lors du rachat, il a été prévu que la question serait tranchée par un tribu-

Bundesrat, nachdem er die Sache näher untersucht hat, als ungenügend befunden werden, so bleibt es den einzelnen Gesellschaften unbenommen, wenn sie noch andere Reserven haben — und bei den meisten Gesellschaften trifft das zu — aus den andern Reserven eine entsprechende Summe zu nehmen und daraus den Erneuerungsfonds zu ergänzen. Dagegen wird der Bundesrat jedenfalls nichts einwenden. Und wenn derartige Reserven nicht vorhanden sind, dann wird allerdings eintreten, was in Bezug auf die Amortisation der Kursverluste eingetreten ist: es wird der Bundesrat diejenigen Beträge feststellen, welche alljährlich zur Amortisation der Defizite auf dem Erneuerungsfonds verwendet werden müssen. Und es ist gar nicht daran zu zweifeln, dass der Bundesrat, wie er es seiner Zeit gethan hat, der Situation der betreffenden Gesellschaften billige Rücksicht tragen und die Amortisation so bemessen wird, dass das Reinerträgnis der betreffenden Bahnen nur gering beeinträchtigt wird.

Ich beantrage Ihnen Namens der Kommission die Annahme des Art. 25, wie er Ihnen von der Kommission vorgeschlagen wird, und Ablehnung der Anträge der Herren Richard und Schaller.

**Abstimmung. — Votation.**

Mit 25 gegen 10 Stimmen wird der Art. 25 nach Antrag der Kommission, gegenüber dem Antrag Richard-Schaller, angenommen.

(Par 25 voix contre 10 que réunit la proposition Richard et Schaller, l'art 25 est adopté d'après la proposition de la commission.)

**Art. 26.**

Angenommen. — (Adopté)

**M. le Président:** La discussion est ouverte sur l'ensemble du projet.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen beantragen, auf Art. 1 des Gesetzes zurückzukommen. Wir haben nämlich gestern ein Amendement angenommen, wonach es dem Bundesrat gestattet ist, Ausnahmen mit Bezug auf die Einlagen in den Erneuerungsfonds zu machen zu Gunsten von fremden Gesellschaften, von Linien, welche nicht Gesellschaften, sondern Kantonen oder Gemeinden gehören, und wir haben uns dabei berufen auf Artikel 11 und 13 des Gesetzes.

Nun ist aber ein kleines Missverständnis vorgekommen; es sind die Artikel 11 bis 14 welche von diesen Verhältnissen sprechen und es muss daher das Amendement entsprechend abgeändert und gesagt werden « Artikel 11 bis 14 », statt « 11 bis 13 ».

Der Antrag von Arx wird stillschweigend angenommen.

(La proposition de M. von Arx est adoptée tacitement.)

**M. le Président:** Nous allons passer à la votation définitive.

**M. Richard:** Avant l'opération de vote qui va avoir lieu, je tiens à constater que de très sérieuses améliorations ont été apportées au texte primitif du conseil fédéral. D'autre part mes amendements complémentaires, destinés à corriger davantage cette loi, n'ont pas été adoptés par le conseil, sauf un.

Cependant, par gain de paix et pour témoigner d'un esprit de conciliation dont mes honorables collègues voudront bien me tenir compte, je voterai pour l'acceptation de la loi. Néanmoins, si la rédaction qui sortira des délibérations du conseil national n'est pas conforme à ce que je considère comme le minimum des principes d'équité et de justice, je me réserve de repousser la loi dans son ensemble, lorsqu'elle reviendra par devant nous. Mon vote affirmatif a donc le caractère d'une transaction sur la base du texte que vous avez élaboré.

**M. Robert:** Au moment de la votation finale, je dois déclarer au nom de la députation neuchâtelaise qu'elle votera contre la loi, parce qu'elle estime qu'on n'a pas procédé vis-à-vis du canton de Neuchâtel comme on l'a fait en 1883 à l'égard du canton de Berne.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich nehme von der Erklärung des Herrn Kollegen Richard mit grosser Genugthuung Notiz, und ich kann Sie nur versichern, dass die Kommission von Anfang an, vom ersten Tage der Verhandlungen an bis zum letzten von dem gleichen loyalen und versöhnlichen Geiste beseelt war.

Die schweizerischen Eisenbahngesellschaften haben bekanntlich, nachdem der Entwurf des Bundesrates bekannt war, uns eine Kollektiveingabe vorgelegt; sie haben darin selbst anerkannt, dass der Zweck dieses Gesetzes ein anerkannter sei, haben aber einige Einwendungen gegen einzelne Artikel erhoben. Wie Sie nun aus unsern Verhandlungen gesehen haben, haben wir die meisten dieser Einwendungen berücksichtigt, und es hat mir ein im Amte stehender Eisenbahndirektor gestern gesagt, dass die Eisenbahngesellschaften höchst befriedigt seien von der Wendung, welche nun diese Angelegenheit im Ständerate genommen hat. Ich erkläre Ihnen nun aber auch meinerseits, dass die Konzessionen, die nun gemacht wurden, das Maximum dessen sind, was zugestanden werden kann. Ich glaube, dass wir für unsere Beschlüsse weder die einstimmige Zustimmung des Bundesrates, noch des Nationalrates haben werden; allein wenn wir uns in der Kommission auf diesen Boden stellten, so geschah es nicht nur aus Rücksicht gegenüber den Bahnen, sondern es geschah auch aus patriotischen Gründen; es geschah deshalb, weil wir die Kluft, die zwischen dem einen und dem andern Teil unseres Landes existiert, nicht noch erweitern, sondern überbrücken, uns verständigen und dafür sorgen wollten, dass die Eidgenossen nicht auseinandergehen, sondern sich wieder zusammenfinden. Das war die Absicht der Kommission, und es freut mich, dass

nal arbitral; vous ne pouvez dire aux compagnies: Si vous vous croyez lésées, demandez une indemnité! Non, ce n'est pas une comme de 100 ou 200,000 francs qui pourrait les indemniser du tort qui leur serait fait par ce principe nouveau du droit fédéral.

Cette considération me pousse à vous rendre attentifs plus que jamais aux conséquences de la décision que vous allez prendre. Il s'agit ici de la valeur des engagements pris par la Confédération. Je ne conteste pas le point de vue pratique de la question; il ne s'agit pas de savoir s'il n'aurait pas mieux valu que l'on arrivât à une entente et que la onzième compagnie se mit d'accord avec les dix autres pour modifier les clauses des concessions par la substitution du tribunal fédéral aux tribunaux arbitraux prévus. Là n'est pas la question; on peut regretter la décision de la compagnie, mais il suffit qu'un seul des concessionnaires qui ont traité de bonne foi avec la Confédération refuse ce transfert de juridiction, pour que nous ne puissions pas par un acte unilatéral modifier les actes passés. Il y va de la bonne foi de la Confédération, de la valeur de sa signature, de la confiance que l'on peut avoir en sa parole.

Je ne puis m'empêcher de vous rappeler en terminant un souvenir historique. Il y a eu dans l'antiquité un peuple dont la parole donnée était considérée comme n'étant pas sûre: Il était proverbial que l'on ne pouvait se fier à la parole des Carthaginois et la *fides punica* était synonyme de mauvaise foi. La *fides helvetica* a été considérée jusqu'ici comme au-dessus de tout soupçon; vous ne voudrez pas que les historiens de l'avenir puissent rapprocher la *fides helvetica* de la *fides carthaginensis*.

Abstimmung. — Votation.

Mit 21 gegen 15 Stimmen wird Streichung des Art. 22 beschlossen.

(Par 21 voix contre 15, l'art. 22 est biffé.)

Art. 23.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 24,

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 25.

von Arx, Berichtstatter der Kommission: Der Art. 25 sieht vor, dass die auf Grund des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1883 getroffenen Vereinbarungen über die Amortisation nach Massgabe dieses Gesetzes zu revidieren seien. Diese ursprüngliche Fassung des Bundesrates ist etwas unklar und lässt den Glauben aufkommen als sollten nun alle diejenigen Vereinbarungen, welche seiner Zeit mit den Eisenbahngesellschaften getroffen worden sind, revidiert werden. Das ist nun aber nicht der Wille weder des Bundesrates noch der Kommission. Einer Revision sollen nur die Einlagen in den Erneue-

rungsfonds unterworfen werden. Sie haben in Art. 11 dieses Gesetzes den Grundsatz festgelegt, dass der Bestand des Erneuerungsfonds zu jeder Zeit dem vollen Betrag des durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstehenden materiellen Minderwertes aller in Betracht fallenden Anlagen oder Gegenstände entsprechen soll. Das will die Kommission in diesem Artikel festgenagelt wissen. Im übrigen aber soll gesagt werden, dass die Schlussnahmen des Bundesrates betreffend die andern Amortisationen nicht rückwirkend sein sollen. Die Herren Richard und Schaller beantragen Ihnen nun, beim Lemma 1 des Art. 25 den zweiten Satz und ebenso das Amendement der Kommission zu streichen. Diese Streichung hätte nun aber zur Folge, dass die Frage, ob die Grundsätze, welche für die Einlagen in den Erneuerungsfonds festgestellt worden sind, eine rückwirkende Kraft haben sollen, eine offene bliebe. Die Kommission glaubt nun aber, dass im Gegenteil daran festgehalten werden müsse, dass in Bezug auf den Erneuerungsfonds das Gesetz eine rückwirkende Kraft haben solle. Man wird nun zwar wiederum einwenden, es gehe nicht an, dass wir an den bestehenden Abmachungen mit den Bahnen rütteln, es widerspreche das allen Notionen von Recht und von Billigkeit. Dem gegenüber möchte ich noch hervorheben, dass in Bezug auf die Einlagen in den Erneuerungsfonds mit den Bahnen keinerlei Abmachungen vereinbart worden sind, wie dies z. B. in Bezug auf die Amortisation von Kursverlusten geschehen ist. Allerdings sind diese Einlagen in den Erneuerungsfonds selbstverständlich in der Gewinn- und Verlustrechnung der Bahnen gebucht und sind die Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahngesellschaften vom Bundesrat jeweilen genehmigt worden; allein wir ändern nichts an diesen Bilanzen der Eisenbahngesellschaften, sondern wir stellen nur neue Grundsätze in Bezug auf das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften auf und zwar Grundsätze, von denen noch niemand gewagt hat zu behaupten, dass sie nicht einer soliden und allgemein anerkannten Finanzgebarung entsprechen. Und dieses Recht haben wir und können wir uns nicht nehmen lassen. Wir haben dasselbe schon bei Aufstellung des Rechnungsgesetzes von 1883 bekundet, das ebenfalls in diese Rechnungsverhältnisse eingegriffen hat, und wir haben es bekundet bei der Aufstellung des Obligationenrechtes, das ganz anders noch als das vorliegende Gesetz in die Oekonomie der Aktiengesellschaften aller Art übergreifen hat. Wenn Sie dieses Gesetz in Bezug auf die Einlagen in den Erneuerungsfonds nicht rückwirkend machen, so geht ein guter Teil des Zweckes dieses Gesetzes verloren. Denn wir wollen nicht nur eine solide Rechnungsstellung der Eisenbahnen, sondern wir wollen, wie es gestern und vorgestern zum Ueberfluss immer wiederholt worden ist, auch eine einheitliche Rechnungsstellung, welche uns erlaubt, die Finanzlage jeder Gesellschaft im richtigen Lichte zu beurteilen.

In der Praxis wird sich die Sache nicht so für die Bahnen belästigend ausnehmen, wie es den Anschein hat. Denn wir haben ja auch die Einlagen in den Amortisationsfonds auf diejenigen Objekte beschränkt, bezüglich welcher die Eisenbahnen, mit Ausnahme der Vereinigten Schweizerbahnen, bereits gegenwärtig Einlagen in den Amortisationsfonds gemacht haben. Und wenn diese Einlagen nun vom

dieselbe von der Deputation von Genf gewürdigt wird.

**M. Schaller:** Comme membre de la commission, je tiens à déclarer que dans toutes les discussions qui ont eu lieu au sein de la commission du conseil des états, la majorité comme la minorité s'est inspirée en effet des intentions du plus pur patriotisme. C'est avec la plus grande loyauté que la loi a été discutée.

Si l'art. 22 avait été maintenu, j'aurais pu hésiter sur mon vote, mais en présence de la concession

faite à mon opinion, je suis du même avis que M. Richard.

Schlussabstimmung. — *Votation définitive.*

Mit 35 gegen 3 Stimmen wird das Gesetz angenommen.

(Par 35 voix contre 3 la loi est adoptée.)

An den Nationalrat. — Au conseil national.

---

Schluss des stenographischen Bülletins der Dezember-Session.

*Fin du Bulletin sténographique de la session de décembre.*



## **Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

## **Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1895 - 09:00
Date	
Data	
Seite	793-804
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 732

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Tage; sie beginnt mit dem Tage nach der Uebergabe oder mit dem Zeitpunkt, in welchem der Käufer mit der Empfangnahme in Verzug gekommen ist, zu laufen (Art. 243). Die Frist gilt nicht bei der Gewährspflicht für Trächtigkeit.» Ihre Kommission hat diese beiden Texte verglichen und gefunden, dass allerdings die letztvorgeschlagene Fassung des Nationalrates besser ist. Sie schlägt Ihnen daher ein-

stimmig vor, diese Fassung zu acceptieren, womit dann alle Differenzpunkte erledigt wären.

Angenommen. — (*Adopté.*)

An den Bundesrat.

Au Conseil fédéral.

## Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

### Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.

(Siehe die Verhandlungen des Nat.-Rates S. 15 ff. hievon. — Voir les débats au conseil national p. 15 et suiv. ci-devant.)

#### Differenzen. — *Divergences.*

##### Anträge der Kommission des Ständerates

zu den Artikeln 1—9.

24. März 1896.

Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates vom 19. März 1896 überall da, wo nichts anderes bemerkt ist.

Art. 3, Absatz 3.

...; in Bezug auf die späteren Rückkaufstermine und Rückkaufschädigungen gelten die ....

Art. 4, Absatz 3.

Organisations- und Verwaltungskosten, sowie Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Einrichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten beigefügt, Aktienzinse jedoch nur, wenn die Auszahlung solcher gemäss einer Vorschrift der Statuten oder gemäss Vertrag stattgefunden hat. Die Bauzinse dürfen nicht höher als zum Zinsfuss der im konkreten Falle verwendeten Kapitalien berechnet werden.

Art. 6, Absatz 1. Für beseitigte oder untergegangene Anlagen und Einrichtungen ist der auf Baukonto verrechnete Wert der betreffenden Objekte abzuschreiben.

##### Propositions de la commission du conseil des états

concernant les articles 1<sup>er</sup> à 9.

24 mars 1896.

Adhésion à la décision du conseil national, du 19 mars 1896, partout où il n'y a pas d'observation.

Art. 3, 3<sup>me</sup> alinéa.

...; en ce qui concerne les termes de rachat ultérieurs et la fixation des indemnités y relatives, ce sont ....

Art. 4, 3<sup>me</sup> alinéa.

Sont ajoutés aux frais d'établissement, les frais d'organisation et d'administration et les intérêts, occasionnés pendant la période de construction, pour l'établissement et l'installation d'une ligne. Les intérêts des actions sont mis au bénéfice de cette disposition au cas seulement où le paiement en a été stipulé par les statuts ou par convention. Le taux des intérêts à la charge du compte de construction ne peut dépasser celui de l'intérêt des capitaux employés dans le cas particulier.

Art. 6, 1<sup>er</sup> alinéa. La valeur des ouvrages et installations hors d'usage ou disparus, portée au compte de construction, en sera déduite.

von **Arx**, Berichterstatter der Kommission: Bevor ich auf die Bereinigung der Differenzen mit dem Nationalrat eintrete, habe ich Ihnen noch von verschiedenen Eingaben, welche seit der Hauptverhandlung im Ständerat, sei es an die Kommission, sei es direkt an die Räte gemacht worden sind, Kenntnis zu geben.

Zunächst liegt eine Eingabe des Direktoriums

der S. C. B. vom 4. Februar 1896 vor, womit dasselbe bezüglich der Beibehaltung der Schiedsgerichte neuerdings rechargiert, und zwar unter Hinweis auf die Konzessionen und namentlich auch unter Hinweis auf die vielbesprochene Konvention vom Juli 1893 bezüglich der Zusammenlegung der verschiedenen Linien dieser Gesellschaft. Die Eingabe dringt aber nicht nur auf die Abänderung des Art. 22, son-

iern wünscht auch eine Modifikation des Art. 21, welcher sagt, dass der Bundesrat sich mit den Bahnunternehmungen über die Grundsätze, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgestellt werden soll, zu verständigen habe. Es ist nun ganz richtig, dass im Falle des Festhaltens der Schiedsgerichte im Sinne der frühern Beschlüsse des Ständerates logischerweise auch bei Streitigkeiten über die Grundsätze für die Festsetzung des Reinertrags und des Anlagekapitals die Schiedsgerichte, und nicht das Bundesgericht massgebend sein sollen.

Das wird aber, wie wir bei der Detailberatung sehen werden, parlamentarisch nicht mehr möglich sein, indem in Bezug auf den Art. 21 zwischen den beiden Räten keine materiellen Differenzen mehr bestehen.

Den Räten ist ferner eine Eingabe der N. O. B. vom 3. März 1896 zugegangen, welche sich ebenfalls auf die Beibehaltung der Schiedsgerichte bezieht, sodann aber sich namentlich gegen die Fristansetzung zur Einreichung der Reinertragsausweise für die Linien mit nächstem Rückkaufstermin im Jahre 1903 laut Art. 20 des Entwurfes in Verbindung mit der Versäumnisfolge in Art. 3 richtet. Die Nordostbahn will gegen die bezüglichen Bestimmungen des Entwurfes nichts einwenden, verwahrt sich aber dagegen, dass ihr die Möglichkeit entzogen werde, punkto Zusammenlegung ihrer verschiedenen Linien sich frei zu entschliessen. Sie glaubt nämlich, es sei absolut unmöglich, die Rechnungsausweise für die Jahre 1888 bis 1894 bis Ende Dezember 1896 vorzulegen, und verlangt daher, die fatale Frist so zu gestalten, dass ihr für die Beibringung der Ausweise allermindestens volle zwei Jahre zur Verfügung stehen und dass überdies dem Bundesrat noch zugestanden werden soll, die gesetzliche Frist angemessen zu verlängern, wenn nachweislich ohne Verschulden der Bahn die Einhaltung der gesetzlichen Frist nicht möglich wäre. Der Nationalrat ist mit Recht auf dieses Ansinnen der N. O. B. nicht eingetreten, indem dadurch der Hauptzweck des vorliegenden Gesetzes einfach vereitelt würde. Wir müssen innert kürzester Frist in stand gesetzt sein, zu beurteilen, welche Konzessionsobjekte vor dem 1. Mai 1898 zu künden für uns vorteilhaft sei, wenn wir überhaupt den Rückkauf wollen. Ich habe in meinem Votum über die Eintretensfrage auseinandergesetzt, welche Wichtigkeit dieser Kenntnis zukommt. Denn wenn wir in den Tag hinein künden würden, so müssten wir gewisse Linien vielleicht über ihren wahren Wert bezahlen. Ich habe Ihnen nachgewiesen, dass es sich hier um grosse Summen, um 10, 15, 20 Millionen Franken für die einzelnen Bahnen handeln kann. Ich hätte noch andere Beispiele zur Verfügung, um Ihnen das in drastischer Weise nachzuweisen. Ich glaube aber, das sei im gegenwärtigen Stadium der Verhandlungen nicht möglich. Ich sage nur: bei einem Geschäft, bei dem es sich unter Umständen um 10, 20 und mehr Millionen handelt, dürfen wir nicht so blindlings in den Tag hinein Beschlüsse fassen, und es wäre eine arge Pflichtverletzung von Seiten der Behörden, wenn wir nach dieser Richtung nicht zum Rechten und bei Zeiten sorgen würden. Es mag allerdings der N. O. B. schwer fallen, die verlangten Rechnungen in so kurzer Zeit beizubringen; aber es darf darauf hingewiesen werden, dass mit dieser Gesellschaft

schon seit dem Jahre 1888 bezügliche Unterhandlungen schweben.

Während die G. B., die J. S. und S. C. B. einheitliche Rückkaufsobjekte bilden, hat die N. O. B. immer den Standpunkt vertreten, dass die guten Linien auf Grund des Reinertrags und die schlechten Linien zum Anlagekapital erworben werden müssten. Die N. O. B. kann das rechtlich verlangen; allein der Bund ist eben nicht gezwungen, die schlechten Linien mit den guten zu übernehmen. Die N. O. B. hat mit ihrer bisherigen Haltung den Bund offenbar vor die Alternative stellen wollen, entweder auf ihre Anschauungsweise einzutreten oder dann überhaupt auf den Rückkauf zu verzichten. Man sagt mir übrigens, dass Behufs Zusammenlegung der Linien der N. O. B. nächstens Verhandlungen angeknüpft werden sollen, sodass im Falle der Verständigung die gesonderte Rechnungsstellung überhaupt überflüssig würde. Unbilliges wird ja nicht verlangt, indem für die N. O. B. die Nachteile der Vereinigung zu einem einzigen Rückkaufsobjekt durch die Vorteile, welche der Bahngesellschaft dadurch, dass ihr die schlechten Linien abgenommen und nicht etwa zum Weiterbetrieb überlassen werden, erwachsen, reichlich aufgewogen werden. Das haben die S. C. B. und die J. S., die doch auch ihre Interessen zu vertreten wissen, sehr wohl begriffen. Uebrigens bestehen bezüglich der Art. 3 und 20, welche diese Materie beschlagen, keine Differenzen. Ich habe mich über die Eingabe der N. O. B. nur deshalb etwas einlässlich ausgesprochen, um nicht den Glauben aufkommen zu lassen, dass wir über die Einwendungen der Bahngesellschaften leicht hinweggegangen seien.

Ich habe noch einer andern Eingabe Erwähnung zu thun, nämlich einer Eingabe von Mitgliedern des am 9. Februar 1896 von einer Versammlung bei schweizerischen Nebenbahnprojekten interessierter Kreise gewählt und durch Cooptation ergänzten Komitees. Im Nationalrat ist man über diese Eingabe einfach hinweggegangen, und zwar mit der Begründung, dass dieselbe weder dem Eisenbahndepartement, noch den Präsidenten der beiden Räte, noch den Präsidenten der beiden vorberatenden Kommissionen offiziell zugestellt worden sei. Ich glaube aber doch, dass wir diese Eingabe nicht einfach ignorieren dürfen, sondern wenigstens zeigen sollen, dass wir dieselbe auf ihren Inhalt geprüft haben, und zwar um so mehr, als dieselbe bei einer allfälligen Referendumscampagne, welche ja ins Scene gesetzt werden kann, eine gewisse Rolle spielen dürfte.

Diese Eingabe, deren Ursprung, wie gesagt, in der Versammlung der Nebenbahner in Zürich zu suchen ist, macht verschiedene Vorschläge, verbreitet sich aber merkwürdigerweise weit eingehender über andere Dinge, als über die Förderung des Baues von Nebenbahnen. Sie macht verschiedene Vorschläge zum Entwurf dieses neuen Rechnungsgesetzes und teilt diese Vorschläge in drei Abteilungen: *a.* Rechnungswesen der Eisenbahnen; *b.* Grundideen für den Rückkauf und *c.* Vorschläge für Förderung von Nebenbahnen.

Bezüglich des Rechnungswesens werden verschiedene Vorschläge gemacht, welche alle den gleichen Zweck verfolgen, nämlich den Zweck, den Baukonto der Bahnen möglichst zu entlasten und die

Gewinn- und Verlustrechnung günstig zu beeinflussen. Einige der vorgeschlagenen Änderungen sind beachtenswert und diskutierbar. Ich will mir das nicht verhehlen. So wird z. B. zu Art. 9, nach welchem gewisse Ausgaben nicht auf Baukonto getragen werden dürfen, eine Abänderung vorgeschlagen, welche dahingeht, dass eine Ausnahme gestattet werden soll, wenn der Bundesrat die Verrechnung auf Baukonto billigt. Es giebt Subventionen, welche auf Grund des Gesetzes nicht auf Baukonto getragen werden dürfen, nämlich Subventionen an solche Objekte, welche nicht im eigenen Besitz der Bahn sich befinden oder ausserhalb des eigenen Bahngebietes liegen. Es giebt nun aber Werke, welche, wenn auch diese beiden Verhältnisse zutreffen, im öffentlichen Interesse sind und welche gar nicht zu stande kommen, wenn die betreffende Bahn die zu verausgabende Summe nicht auf Baukonto tragen darf.

Auch die Anregung, dass Aktienbeteiligungen bei Nebenbahnen und eventuell bei der Simplon- und der Engadin-Orient-Bahn im Nominalbetrag unter die Aktien der Bilanz eingestellt werden dürfen, ist beachtenswert und diskutierbar.

Ebenso diskutierbar ist der Vorschlag, dass der Erneuerungsfonds ein gewisses Minimum zu betragen habe und, wenn derselbe unter dieses Minimum sinken sollte, die Einlagen entsprechend zu erhöhen seien.

Allein von aktuellem Wert sind diese Vorschläge nicht mehr, indem eben in allen diesen Punkten zwischen beiden Räten Uebereinstimmung herrscht.

Vollständig unannehmbar aber sind die Grundideen, welche in diesen Vorschlägen für den Rückkauf aufgestellt sind. Da wird in erster Linie vorgeschlagen: «Die sämtlichen von einer Bahngesellschaft betriebenen Linien sind als ein untrennbares Objekt vom Bunde zurückzukaufen, wobei das Recht der Gesellschaft vorbehalten wird, zu verlangen, dass die einen Linien auf Grund des Reinertrages und die andern auf Grund der Anlagekosten zurückzukaufen seien.» Mit unserm Vorschlage bezwecken wir das gerade Gegenteil hievon. Wir wollen nicht, dass die Eisenbahngesellschaften sich in dem Sinne bereichern, dass wir ihnen die guten Linien zum 25fachen Betrag des Reinertrages und die schlechten einfach zum Anlagekapital abkaufen. Und wo würde auch die Billigkeit liegen? Die J. S., die S. C. B. und G. B. haben in die Zusammenlegung der Linien eingewilligt, und ich sehe nicht ein, warum wir nun zu Gunsten der N. O. B. und V. S. B., die sich gegenüber allen Bestrebungen des Eisenbahndepartements renitent gezeigt haben, auf die in dieser Eingabe vertretene Anschauung, die falsch ist, eingehen sollten.

Weiter wird verlangt: «Die Bahn, deren Rückkauf der Bund erklärt hat, ist in vollkommen befriedigendem, d. h. ordnungsgemäss unterhaltenem Zustande zu übergeben. Ein Abzug für der Bahn eventuell erwachsende Ausgaben betreffend Um- und Ausbau von Bahnhöfen, Erstellung zweiter Geleise, Ersetzung von Brücken und dergleichen darf nicht gemacht werden.» Ja, hier gehen die Ansichten weit auseinander. Es giebt Autoritäten ersten Ranges, die im Gegenteil der Ansicht sind, dass bezügliche Abzüge gemacht werden dürfen. Und da handelt es sich nicht etwa nur um Dutzende von Millionen, sondern um Summen von 100 bis 150 und noch

mehr Millionen auf der Gesamtheit der schweizerischen Eisenbahnlinien.

Ferner wird verlangt: «Als Zubehörde ist mindestens ein solcher Bestand an Material, Mobiliar und Vorräten zu übergeben respektive zu vergüten, welcher dem Durchschnitt des Bestandes in den 10 für den Rückkauf massgebenden Jahren entspricht.» Es sollen also alle Bahnen, ob sie nun viel oder wenig Vorräte gehabt haben, in ganz gleicher Weise behandelt werden. Auch diese Forderung ist unannehmbar.

Im weitern wird verlangt: «Der Erneuerungsfonds, wie alle andern Spezialfonds sind und bleiben Eigentum der Bahngesellschaft. Die Einlagen in die Spezialfonds und die Amortisationen bilden interne, für die Ermittlung des Reinertrags nicht in Betracht fallende Faktoren.»

Das sind alles Fragen sehr kontroverser Natur, und, wie schon angedeutet, handelt es sich hier um ganz gewaltige Summen, welche für die Gesamtheit der schweizerischen Eisenbahnen mit 150 und vielleicht 200 Millionen nicht zu hoch berechnet sind.

Wo nimmt man eigentlich den Mut her, uns derartige einseitige, nur im Interesse der Aktionäre gemachte Vorschläge zu unterbreiten? Ich frage mich: wo ist die Kompensation für diese Vorschläge? Offenbar soll die Förderung der Nebenbahnen die Gegenleistung sein. Allein, meine Herren, liegt nun wirklich in diesen Vorschlägen eine Kompensation für die vielen, vielen Millionen, bezüglich welcher der Bund den Abstand erklären soll? Keineswegs! Denn nachdem man dem Bund die Eisenbahnen auf Grund dieser Vorschläge möglichst hoch angehängt hat, muss er mit diesen teuer erkauften Linien noch folgende Verpflichtungen übernehmen: Er muss an alle Nebenbahnprojekte, sofern eine Landes- gegend, respektive Kanton, Gemeinden und Private bereit sind, 60 bis 70 % der Kosten aufzubringen, 30 bis 40 % der Kosten leisten. Aber noch mehr! Es wird verlangt, dass der Bund alle Nebenbahnen, die gegenwärtig existieren und die noch erstellt werden könnten, zu einem Ansatz von wenigstens 80 % des Aktienkapitals übernehme. Wie werden sich die Aktionäre von der Tössthalbahn, die noch keinen Rappen Zins erhalten haben und die Aktionäre der Südostbahn deren Prioritätsaktien auf 235 Fr. und deren Stammaktien auf 60—70 Fr. stehen, freuen, wenn diese Vorschläge angenommen werden! Und den Aktionären der Toggenburgerbahn oder der Bulle-Romont-Bahn stehen famose Zeiten in Aussicht, indem ihnen der Bund für die Aktie, die gegenwärtig fast keinen Wert hat, 400 Franken bar bezahlen müsste!

Solche Vorschläge sind natürlich unannehmbar. Interessant ist aber, dass man bei diesen Vorschlägen leichten Herzens einfach über die Konzessionen hinweggeht. Wenn man den Bund zwingen will, alle Eisenbahnen zurückzukaufen und ihm nicht freie Hand lässt, zu kaufen, was er will, so ist das auch ein Eingriff in die Konzessionen und zwar ein vermögensrechtlicher Eingriff, der in die Millionen geht. Freilich kann man ja sagen, dieser Eingriff geschehe nur auf Grund einer gegenseitigen Uebereinkunft; wir können ja diese Vorschläge annehmen oder verwerfen. Allein man macht mit diesen Vorschlägen den andern Bahnen Zumutungen. Man will die andern Hauptbahnen, die J.S., die S.C.B., die V.S.B.

und G. die B. zwingen, 30—40 % an alle Nebenbahnen zu bezahlen, und keine dieser Bahnen hat erklärt, dass sie das acceptiere. Das ist ein schwerer vermögensrechtlicher Eingriff in die Konzessionen und es verwundert mich, dass gerade diejenigen Herren, welche immer grossen Lärm schlagen, wenn der Bund seine Rechte wahren will, sich, wenn dadurch ihre Interessen gefördert werden, nicht scheuen, uns derartige schwere Eingriffe in die Konzessionen zu beantragen.

Sie sehen, dass die gemachten Vorschläge nicht ernst zu nehmen sind. Sie sind darauf berechnet, gegen das Rechnungsgesetz Stimmung zu machen — um nicht einen härteren Ausdruck zu gebrauchen — und mit Hilfe aller derjenigen, welche an bestehenden oder erst projektierten Nebenbahnen interessiert sind, dieses Gesetz zu Falle zu bringen. Ich glaube aber, dass die Initianten bei der Abfassung dieser Eingabe nicht gut inspiriert waren und dass das Volk sich durch derartige Machenschaften in seinem Urteil nicht beirren lassen wird.

Ich empfehle Ihnen Eintreten auf die Bereinigung der Differenzen.

**Freuler:** Ich habe an der Beratung der Parallelingabe des «Nebenbahnen-Komitees», obgleich ich diesem angehöre, nicht teilgenommen. Ich bin auch gar nicht im Falle, die Anträge, die darin gestellt werden, alle unterstützen zu wollen, schon der Aussichtslosigkeit wegen und nicht etwa deswegen hauptsächlich, weil ich sie zum Teil unbegründet finde. Weil aber vom Herrn Referenten gegen die Bestrebungen der Nebenbahner, wie er sie nannte, einige Ausfälle gemacht worden sind, so glaube ich meinen Kollegen es doch schuldig zu sein, einige schützende Worte hier für sie anzubringen. Der Herr Referent hat gesagt, die Eingabe der Nebenbahner beschäftige sich mehr mit dem Rechnungsgesetz als mit den Nebenbahnen. Das ist richtig. Aber warum? Weil das Rechnungsgesetz hier vorliegt und weil dieses auf die bestehenden und die künftigen Nebenbahnen seine Wirkung haben wird. Wenn sie sich überhaupt etwas derartiges erlauben wollten — was, wie es scheint, ein grosses Wagnis ist —, so mussten sie ihre Ansichten eben hier zum Rechnungsgesetz aussprechen. Es sagt nun der Herr Referent, die Eingabe sei naiv, denn sie beantrage teilweise gerade das Gegenteil von dem, was die Kommission, bezw. der Entwurf sage. Das ist vollständig richtig. Es sind eben noch nicht alle Menschen so sehr davon überzeugt, dass das, was unser Entwurf und unsere Kommission will, absolut richtig sei. Es giebt noch viele im Schweizerlande, die glauben, das Gegenteil davon sei richtig, wenn sie sich auch in den Räten in grosser Minderheit befinden. Ich beneide den Referenten um die Zuversicht, die ihn offenbar beseelt und die dahin geht, dass es beim Schweizervolk eine abgemachte Sache sei, dass die Bahnen verstaatlicht werden. Er ist sogar noch weiter der Zuversicht, dass der Verstaatlichungsgedanke sich in der Weise werde durchführen lassen und die Zustimmung des Volkes erhalten, dass man sage: es ist im Grunde nicht wahr, dass wir verstaatlichen, d. h. dass wir alle Eisenbahnschienen für den Staat erwerben wollen;

mein, wir machen ein nettes Geschäft, wir wählen aus, was gut rentiert und das andere — dafür soll der liebe Gott sorgen! Ob jemals das Schweizervolk sich zu solcher Politik missbrauchen lassen wird, das weiss ich nicht. Ich hoffe es nicht und auch die Nebenbahner sind davon überzeugt, dass dies niemals geschehen würde. Sie glauben, dass, wenn die Verstaatlichung überhaupt an uns herantritt, werde, die Frage dann die sein wird: Wird der Bund alle Bahnen übernehmen oder wird er gar keine übernehmen? Sie sind überzeugt, dass die Sache nicht getrennt werden kann. Aber, wie gesagt, eine grosse Zahl von ihnen ist im Zweifel, ob die Verstaatlichung überhaupt kommen wird. Und da glauben sie zur Zeit auf diejenigen ihre Hoffnungen setzen zu können, denen zur Zeit die Eisenbahnen effektiv noch gehören. Es gehört ja noch keine einzige Bahn dem Bund. Es ist ihnen darum daran gelegen, dass diejenigen, denen die Bahnen heute noch gehören und wahrscheinlich noch lange gehören werden, nicht so geschwächt werden, dass sie nicht im Stande sind, ihnen helfen zu können und ihre Nebenbahnen zu subventionieren.

Es meint nun der Herr Berichterstatter, es sei naiv von den Nebenbahnern, eine Gesetzesvorlage zu beantragen, nach welcher alle Hauptbahnen verpflichtet sein sollen, die Nebenbahnen in der bezeichneten Weise zu unterstützen. Das sei ein Eingriff in die Konzessionen und gerade die Nebenbahnen seien es ja, die einen so heiligen Respekt vor den Konzessionen hätten. Wir sprechen aber hier zum Rechnungsgesetz, das wir überhaupt als einen Einbruch in alle Konzessionen betrachten. Und wenn man diesen Einbruch machen will, so möchten wir dabei doch die Interessen der Nebenbahnen gerettet wissen. Und hiebei liegt die Sache so: Bis jetzt war es bloss die Nordostbahn, die sich im Grundsatz bereits verpflichtete, die Nebenbahnen, welche entstehen — und sie hat ein Verzeichnis von 16 Linien aufgestellt —, mit einem Drittel der Anlagekosten zu subventionieren. Nun ist es aber sehr fraglich, ob auch die Aktionäre der übrigen Hauptbahnen sich dazu verstehen werden, was die N. O. B. in sehr liberaler Weise schon gethan hat. Und wenn man doch in Bern daran ist, den Bahnen einfach zu diktieren, was sie zu thun haben, so wünschen wir, dass ihnen auch diktiert werde, dass sie die Nebenbahnen subventionieren, wenn die übrigen Voraussetzungen zutreffen, d. h. dass die beteiligten Gemeinden und Kantone ebenfalls eine entsprechende Subvention leisten.

Es ist mir aufgefallen, dass Seitens des Referenten der Kommission hier so ängstlich für die Aktionäre der übrigen Hauptbahnen gesorgt werden will, während man doch sonst gewiss dem Rechnungsgesetz weder nach seiner Tendenz noch nach seinem Inhalt den Vorwurf machen kann, dass es schonend gegen die Aktionäre vorgehe.

Es hat es nun der Referent auffällig gefunden, dass die Nebenbahnen beantragen, zu sagen: wenn der Bund die Bahnen übernimmt, so muss er auch die Nebenbahnen übernehmen und zwar mit 80 % ihrer Erstellungskosten. Ich stelle mir vor, dass die Nebenbahnen finden, sie haben damit nach dem bestehenden Gesetze eine Konzession gemacht, wenn sie die Bahnen zu 80 % der Anlagekosten und nicht gegen den Ersatz der vollen Anlagekosten abgeben. Nach unserer Auffassung muss der Bund alle Bahnen,

also auch die Nebenbahnen übernehmen. Wenn der Bund von vornherein sagt, dass er, wenn er die Bahnen acquiriert, die Nebenbahnen bei Seite lasse, so wird keine neue Nebenbahn mehr zu stande kommen. Proklamieren Sie den Grundsatz, der offenbar in der Tendenz der Kommission liegt, so sind alle Nebenbahnprojekte begraben.

Dass wir auf diesen Umstand aufmerksam machen — auch im Volke —, dafür, glaube ich, darf der Herr Referent jeden Ausdruck brauchen, der für patriotische Bestrebungen passt. Denn es ist doch unsere Pflicht, das Volk darauf aufmerksam zu machen, dass es für alle Zeiten darauf wird verzichten müssen, unrentable Bahnen zu sich hinzulenken, wenn dem Bund das Recht zustehen soll, diese einfach im Stich zu lassen und verlottern zu lassen, wenn er einmal die andern Bahnen übernimmt. Dazu werden sich schwerlich die Gemeinden und Kantone herbeilassen, für solche Lotterbahnen ihr Geld herzugeben. Es ist also die Frage — darüber kann kein Zweifel bestehen —, ob neue Nebenbahnen entstehen können, die Sie damit entscheiden, wenn Sie von vornherein sagen: wir werden die Nebenbahnen niemals zu einem anständigen Preis übernehmen. Dass das Komitee der Nebenbahnen sich erlaubte, Ihnen dies vorzustellen, das ist, glaube ich, eine «Arroganz», die sich jeder Schweizerbürger erlauben darf. Ich wollte daher das Vorgehen des Komitees gegen den Vorwurf, als wäre etwas ausserordentliches passiert — ich gebe zu, dass man es zu spät gethan hat —, erklären und — wenn dies, wie es scheint, nötig ist — auch entschuldigen.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich bin gar nicht erstaunt, dass Herr Freuler gegen meine Ausführungen polemisiert, indem Herr Freuler selbst Mitglied des Komitees ist, das an der Versammlung der Nebenbahnen in Zürich bestellt worden ist. Es hat allerdings Herr Freuler — es hat mich das gefreut, und er wird seine Gründe gehabt haben — die Eingabe an die Bundesversammlung nicht unterschrieben, wie auch andere Herren des Komitees, so Professor Vogt und Redakteur Baumberger, ausdrücklich ihre Unterschrift zu dieser Eingabe verweigert haben. Sie haben ihre Unterschrift offenbar deshalb nicht gegeben, weil die Eingabe weit über das Ziel hinausgeht, das sich jene Versammlung vorgesteckt hat. Und es ist sicher, dass eine ganze Reihe von sehr ehrenwerten Männern an der Versammlung nicht teilgenommen haben würden, hätten sie gewusst, welche Absicht derselben eigentlich zu Grunde lag. Auf alle Fälle wären diese Herren für Bestrebungen, wie sie hier sich kund thun, nie zu haben.

Man sagt, das Rechnungsgesetz schädige die Nebenbahnen, es hindere die Entwicklung derselben für die Zukunft. Ich bestreite das. Denn die Kommission des Ständerates und nachher auch der Rat waren bestrebt, alles dasjenige aus dem Gesetz zu entfernen, was die Eisenbahnen hätte schädigen können. Wir wollten keine solchen Schädigungen, sondern wir haben nur Einheit und Ordnung im Rechnungswesen der Eisenbahnen herstellen wollen.

Wenn der Bund die Nebenbahnen unterstützen soll — sofern dies nämlich für die allgemeine Volks-

wohlfahrt förderlich ist —, so mag Herr Freuler eine Motion stellen. Wir können unabhängig vom Rechnungsgesetz und den Vorschlägen des Komitees die Nebenbahnen subventionieren. Aber auf den Markt können wir nicht eingehen, dass wir die Rechte des Bundes in Bezüge auf den Rückkauf einfach preisgeben gegenüber der Möglichkeit, dass die Bahnen in der kurzen Frist vielleicht, in welcher sie noch in Privatbesitz sind, die Nebenbahnen mit 30 bis 40 % des Anlagekapitals subventionieren. Was im übrigen die Verstaatlichung anbelangt, so habe ich mich darüber gar nicht ausgelassen. Dazu wird sich die Gelegenheit innert kürzester Frist bieten, nämlich dann, wenn wir die Frage behandeln, ob wir vom Kündigungstermin, der in den Konzessionen vorgesehen ist, auf den 1. Mai 1898 Gebrauch machen wollen oder nicht. Bei jenem Anlass werde ich Herrn Freuler die Antwort nicht schuldig bleiben, aber einstweilen handelt es sich um die Vorarbeiten für die Verstaatlichung, um die Möglichkeit, dem Volke eine klare Vorlage zu unterbreiten. Das Volk mag dann machen, was es will. Ich bin übrigens jeden Augenblick bereit, mit Herrn Freuler vor das Volk zu treten und die Interessen des Bundes gegenüber seinen Vorschlägen zu verteidigen, nach welchen der Bund wieder auf seine Rechte verzichten soll. Wir wollen dann sehen, auf welcher Seite das Volk steht, ob auf der seinigen oder der meinigen!

Das Eintreten auf die Behandlung der Differenzen wird stillschweigend beschlossen.

(L'entrée en matière sur la discussion des divergences est décidée tacitement.)

#### Art. 1.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der erste Teil der durch den Nationalrat vorgeschlagenen Aenderung bei Art. 1 betrifft einfach die Redaktion.

Materielle Differenzen bestehen nur beim dritten Lemma. Der Ständerat sagte nämlich: «Der Bundesrat ist befugt, bezüglich derjenigen Linien, welche fremden Unternehmungen, schweizerischen Kantonen oder Gemeinden gehören, Ausnahmen von den Bestimmungen der Art. 11—14 dieses Gesetzes zu gestatten.» Der Nationalrat dagegen will überhaupt sagen, dass die Bestimmungen der Art. 11—14 betreffend den Erneuerungsfonds auf diejenigen Linien, welche Kantonen oder ausländischen Unternehmungen angehören, gar keine Anwendung finden. Ihre Kommission ist damit einverstanden.

Eine fernere materielle Aenderung besteht darin, dass nach dem Antrag des Nationalrates diejenigen Linien, welche Gemeinden angehören, wie die übrigen Linien behandelt werden sollen. Es soll also für dieselben kein Privilegium, wie für die Linien von Kantonen oder ausländischen Unternehmungen bestehen. Man hat dies im Nationalrat nicht näher begründet. In der Kommission soll man eingewendet haben, dass die Gemeinden doch nicht diejenige Garantie bieten, wie die Kantone und dass darum kein Grund vorhanden sei, für die Gemeinden Vergünstigungen eintreten zu lassen. Die Vertreter von Gemeinden, welche Besitzer eigener Linien sind, haben sich über die Sache nicht ausgesprochen, und Ihre Kommission ist nicht im Falle, zu beantragen

an der ursprünglichen Fassung festzuhalten. Sie beantragt im Gegenteil, dem Nationalrat beizustimmen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 3.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Eine weitere Differenz findet sich bei Art. 3, Lemma 3. Es liegt hier eine redaktionelle Aenderung vor. Es ist einfach ein Zusammenzug der Rechtsfolgen, welche bei Unterlassung der Einbringung der Rechnungen eintreten würde. Wir beantragen Ihnen, auch den letzten Satz des Lemma 3, welcher neu ist und dahin lautet: «In Bezug auf die spätern Rückkaufstermine und Rückkaufsentschädigungen gelten die Bestimmungen derjenigen Konzession, welche die grösste Bahnlänge umfasst», ebenfalls anzunehmen. Derselbe hat einige Wichtigkeit, wenn der Rückkauf auf das Jahr 1903 nicht stattfinden sollte oder wenn nicht alle Linien zugleich zurückgekauft würden. In diesem Falle soll die Hauptkonzession die Regel machen.

**Bundesrat Zemp**: Ich habe vielleicht überhört, aber jedenfalls nicht bemerkt, dass der Herr Referent sich über die kleine redaktionelle Aenderung, die von der Kommission in Vorschlag gebracht worden ist, ausgesprochen hat. Der Nationalrat hat gesagt: «In Bezug auf die spätern Rückkaufstermine und die Rückkaufsentschädigungen». Dieser Wortlaut würde bedeuten: in Bezug auf Rückkaufstermine späterer Zeit, aber in Bezug auf die Rückkaufsentschädigungen der Gegenwart. Wir wollen aber das später auch auf die Entschädigungen bezogen wissen. Deshalb sagen wir: «In Bezug auf die spätern Rückkaufstermine und Rückkaufsentschädigungen.» Ich möchte Ihnen empfehlen, diese redaktionelle Aenderung Ihrer Kommission anzunehmen.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Einverstanden!

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 4.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: In Art. 4, Lemma 1, besteht eine redaktionelle Aenderung. Der Nationalrat beantragt, zu sagen: «Der Baukonto einer Eisenbahnunternehmung darf unter Vorbehalt der Bestimmungen der Art. 6 und 9 mit denjenigen Kosten belastet werden, welche . . . ». Wir sind damit einverstanden.

Dagegen proponieren wir Ihnen im dritten Lemma einen andern Wortlaut. Wir schlagen Ihnen vor, zu sagen: «Organisations- und Verwaltungskosten, sowie Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Einrichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten beigefügt, Aktienzins jedoch nur, wenn die Auszahlung solcher gemäss einer Vorschrift der Statuten oder

gemäss Vertrag stattgefunden hat. Die Bauzinse dürfen nicht höher als zum Zinsfuss der im konkreten Falle verwendeten Kapitalien berechnet werden.» Der Vorschlag des Nationalrates, wonach Bauzinse nicht höher als die, welche die Gesellschaft selbst für ihre festen Anleihen zu zahlen hat, berechnet werden dürfen, ist folgenden Beobachtungen entsprungen. Sie wissen, dass gegenwärtig auf mehreren Linien grosse Bahnhöfe ausgeführt werden. Es ist nun zur Gepflogenheit geworden, dass die Abrechnungen für Ausführungen solcher Bauten mit 5% Zins belastet werden, währenddem die betreffenden Gesellschaften die Baukosten sich durch Aufnahme von festen Anleihen, die nicht höher als zu 3½% verzinslich sind, gesichert haben. Es resultiert also daraus zu Lasten des Baukonto ein Gewinn von 1½%. Diese neuen Bahnhöfe sind grosse Anlagen, welche in vielen Fällen 5, 10, 15 Millionen Franken übersteigen. Es findet auch nicht nur eine Belastung des Baukonto der betreffenden Gesellschaft, welche den Bau ausführt, statt, sondern diese Gesellschaft bereichert sich zu Lasten der andern Bahnen, welche in den betreffenden Bahnhof einmünden. Denn auch diesen andern Bahnen wird ein Zins von 5% berechnet.

Nun wurde in der Kommission mit Recht bemerkt, dass die Zinse für feste Anleihen den wirklichen Ausgaben für die Zinse nicht immer entsprechen, indem eine Gesellschaft die Mittel zum Bau durch vorübergehende Anleihen sich verschaffen kann, welche in der Regel höher zu verzinsen sind als feste Anleihen. Es kann eine grössere Baute in eine Periode fallen, wo die Geldverhältnisse ungünstig sind und wo die betreffende Gesellschaft glaubt, durch Hinausschiebung einer grösseren Anleiheoperation günstigere Bedingungen zu erhalten als im Momente selbst. Ferner wurde bemerkt, dass die Konversionen der festen Anleihen zu Zeiten gemacht werden, wo der Geldmarkt derartigen Operationen günstig ist. Dies war namentlich in jüngster Zeit der Fall, wo z. B. die J. S. ihr zu 4% verzinsliches Anleihen in ein zu 3½% verzinsliches konvertiert hat. Allein wir haben keine Gewähr dafür, dass dieser Zinsfuss für alle Zukunft ein normaler bleibt. Es könnte ein ungeahnter industrieller Aufschwung, es könnten kriegerische Ereignisse eintreten, welche den Zinsfuss in die Höhe treiben würden. Man sagte, es wäre überhaupt schwer, einen mittlern Zinsfuss zu ermitteln. Denn wie soll z. B. verfahren werden, wenn von diesen Gesellschaften Anleihen über pari oder unter pari aufgenommen werden? So ist es z. B. vorgekommen, dass die S. C. B. vor vielen Jahren ein 4%iges Anleihen, das gegenwärtig noch nicht zurückbezahlt ist, zum Kurs von 92% aufgenommen hat, zu einer Zeit, wo der normale Zinsfuss 4½% betragen hat. Es wäre also jedenfalls schwer zu bestimmen, was für ein Zinsfuss in jedem einzelnen Falle anzuwenden wäre. Was wir wollen, ist das, dass dem Missbrauch, dass höhere Zinse, als bezahlt werden, verrechnet werden, gesteuert werde und dass die Bahnen nur das, was sie wirklich ausgelegt haben, verrechnen. Wir erreichen dadurch noch den weitern Vorteil, dass für den Fall, dass der Geldzins — was ja nicht ausgeschlossen ist — noch weiter fallen würde, niedrigere Zinse berechnet werden müssen, als die, welche gegenwärtig als normale bezeichnet werden müssen. Deshalb sagen wir, dass die Bauzinse nicht höher als zum Zins-

fuss der im konkreten Falle verwendeten Kapitalien berechnet werden dürfen.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme der Vorschläge Ihrer Kommission.

**M. Richard:** Le paragraphe 3 de l'art. 4 est la preuve évidente de la hâte avec laquelle cette loi a été élaborée. Les auteurs ne se sont pas suffisamment rendu compte des conditions tout-à-fait spéciales dans lesquelles une entreprise aussi considérable que la construction et l'établissement d'une ligne de chemin de fer doit être abordée et conduite. On veut imposer à des oeuvres aussi complexes une formule théorique que les faits déjouent et que la pratique dément.

Ce paragraphe a subi trois ou quatre transformations successives, c'est l'article des métamorphoses.

Ces divergences de rédaction prouvent qu'on n'est pas encore fixé exactement sur ce qu'il y a à faire, qu'une grande hésitation règne encore dans l'esprit de ceux qui cherchent à préciser et à perfectionner la rédaction pour la rendre acceptable.

Nous avons eu d'abord la rédaction du conseil fédéral qui disait que les frais d'établissement devaient supporter les intérêts, occasionnés pendant la période de construction, plus les intérêts des actions, mais à la condition que le taux de ceux-ci ne dépasse pas le 4 %.

Le conseil des états a reconnu bien vite qu'une pareille limitation n'était pas acceptable. On ne peut pas, en effet, régler d'avance le loyer de l'argent; il faut se soumettre aux exigences du marché financier. C'est pourquoi le conseil des états a supprimé la restriction contenue dans le projet du conseil fédéral et vous a présenté une rédaction que, pour mon compte, je tiens pour la meilleure. Mais le conseil national est allé beaucoup plus loin, et s'est dit: Il y a deux espèces d'intérêts: l'intérêt des emprunts, c'est-à-dire des obligations, et l'intérêt des actions.

Pour ce qui est de l'intérêt des actions, il est difficile de le limiter d'avance, mais quant à celui des emprunts, nous ne voulons pas qu'il dépasse jamais celui des emprunts consolidés.

Ici se retrouve et se redresse l'objection ci-dessus, à savoir qu'il est impossible de régler pour l'avenir les conditions du marché de l'argent. Votre commission l'a reconnu et nous nous trouvons aujourd'hui en présence d'une nouvelle rédaction de cet article. Son point de vue semble plus acceptable. On dit, en effet, qu'il s'est glissé des abus, que des compagnies de chemins de fer empruntent de l'argent à 3 1/2 % et font figurer à leur compte de construction un intérêt de 5 %, en sorte qu'on charge abusivement de 1 1/2 % ce compte de construction, différence qui, en réalité, n'a pas été déboursée.

Je ne sais pas si vraiment des compagnies de chemins de fer ont agi de la sorte, mais, en tous cas, une telle façon de pratiquer les choses serait facilement découverte par le département fédéral des chemins de fer, auquel les comptes sont soumis chaque année.

Je préférerais volontiers les mains à ce que l'interdiction de cet usage soit prononcée, mais je voudrais alors que le troisième paragraphe de l'art. 4 — que,

pour ma part, je juge inutile —, soit modifié, et qu'au lieu de dire:

«Le taux des intérêts à la charge du compte de construction ne peut dépasser celui de l'intérêt des capitaux employés dans le cas particulier.»

On adoptât cette autre rédaction plus simple et plus claire:

«Le taux des intérêts à la charge du compte de construction ne peut dépasser celui de l'intérêt réellement payé aux prêteurs.»

Puisque votre désir est que l'on ne charge pas le compte de construction d'un intérêt supérieur à celui qui a été véritablement payé aux créanciers, dites le d'une façon précise et nette.

Parler des «capitaux employés dans le cas particulier» prête à la confusion. Cette expression est obscure.

Je préférerais, je le répète, que l'on supprimât purement et simplement la dernière phrase de l'art. 4, parfaitement oiseuse, puisque le département fédéral des chemins de fer est déjà suffisamment armé par la loi actuelle; mais si le conseil la maintient et désire que son principe soit rappelé, je demande qu'il le soit dans les termes que j'ai indiqués.

**Bundesrat Zemp:** Was zunächst die Redaktion des bestrittenen letzten Satzes betrifft, so kann ich es nicht verstehen, wenn derselben der Vorhalt gemacht wird, sie sei konfus. Sie ist ganz leicht verständlich. Es ist in einfachster Form der Gedanke zum Ausdruck gekommen, der vom Referenten der Kommission erläutert worden ist. Auch die französische Redaktion finde ich sehr wohl verständlich. Es richtet sich im Grunde genommen die Bemerkung des Herrn Richard nicht gegen die Redaktion, sondern gegen die Sache selbst, und darauf muss ich nun etwas erwidern. Es meint Herr Richard, das Eisenbahndepartement habe es bei der Prüfung der Baurechnung in der Hand, unberechtigte Zumutungen einer Eisenbahnverwaltung zurückzuweisen. Dem ist nicht so. Das gegenwärtige Gesetz schreibt nämlich vor: «Organisations- und Verwaltungskosten und Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung oder der Einrichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten gleichgehalten.» Der Tenor des gegenwärtigen Gesetzes ist also genau so gefasst, wie ihn Herr Richard zu haben wünscht. Nun muss ich erklären, dass die Handhabung dieses Gesetzes nicht gestattet hat, dass wir Ordnung in Bezug auf die Verrechnung der Bauzinse schaffen konnten. Im Gegenteil. Die Bahngesellschaften haben es zur Übung gemacht, in dergleichen Fällen bei grössern Bahnunternehmungen beliebig grosse Zinse als Bauzinse auf Baukonto zu tragen, und wenn wir vom Standpunkt des Rechnungsprüfers aus eingewendet haben, es seien für diese Kapitalien nicht so grosse Zinse aufzubringen, so hat man erklärt: das ist eine interne Rechnungssache der Verwaltung, das macht diese, wie sie es für gut findet. Und wir haben es so gehen lassen müssen. Wir mussten es gehen lassen, dass die Gotthardbahn Anleihen zu 3 1/2 % genoss und zu gleicher Zeit 5 % und 5 1/2 % als Bauzinse verrechnete. Und die Centralbahn, die den Bahnhof Luzern umbaut, 10 bis 11 Millionen aufwendet und Beiträge von der Nordostbahn, Gott-

hardbahn und der Jura-Simplonbahn bezieht, berechnet gegenwärtig 5 % Bauzinse, während sie zu gleicher Zeit ein Anleihen zu 3½ % aufgenommen hat. Die andern drei Gesellschaften werden an diesen 1½ % als verlierende Partei participieren müssen. Das sind Verhältnisse, die nicht bestehen sollten. Es sollen die Bahngesellschaften genau so viele Zinse rückvergütet erhalten, als sie auslegen aber sie sollen nicht auf dem Zinsbetrag Geschäfte machen. Das ist es, was wir nicht gestatten wollen, und zu diesem Behufe schlagen wir Ihnen im Einverständnis mit dem Nationalrat die vorliegende Fassung vor.

**M. le Président:** Vous êtes en présence du texte de l'art. 4, M. Richard demande la suppression du 3<sup>e</sup> § ainsi conçu: «Le taux des intérêts à la charge du compte de construction ne peut dépasser celui de l'intérêt des capitaux employés dans le cas particulier.» Dans le cas où cette dernière phrase ne serait pas retranchée, M. Richard demande qu'on la modifie en intercalant les mots «l'intérêt réellement payé au prêteur».

**M. Richard:** Pour simplifier la votation je me borne à demander la modification de rédaction de cette dernière phrase du 3<sup>e</sup> §: «. . . ne peut dépasser celui de l'intérêt réellement payé au prêteur.»

**Abstimmung. — Votation.**

Der Antrag der Kommission wird mit 23 gegen 8 Stimmen dem Antrag des Herrn Richard vorgezogen.

(La proposition de la commission l'emporte sur celle de M. Richard par 23 voix contre 8.)

**Art. 5.**

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Der Nationalrat schlägt vor, beim dritten Alinea zu sagen: «Ausgaben für die Verbesserung oder Verstärkung des Oberbaues dürfen nicht auf Baukonto getragen werden.» Der Ständerat hatte folgende Fassung angenommen: «Ausgaben für die Verbesserung oder die Verstärkung des Oberbaues dürfen nicht auf Baukonto getragen werden, sondern sind aus den Betriebseinnahmen zu bestreiten.» Man hat gesagt, es genüge, wenn einfach gesagt werde, dass die betreffenden Ausgaben nicht auf Baukonto getragen werden dürfen, ohne dass angegeben werden müsse, welchem Konto dieselben zu belasten seien. Die Kommission ist mit der Aenderung, die der Nationalrat beschlossen hat, einverstanden.

Angenommen. — (Adopté.)

**Art. 6.**

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Bei Art. 6 sind ebenfalls verschiedene Aenderungen. Im ersten Satz sollen nach Antrag der Kommission

nach den Worten «Anlagen und Einrichtungen» die Worte «oder Bestandteile solcher» gestrichen werden. Ferner soll der Satz: «Die Abschreibung soll ausser den eigentlichen Erstellungs- oder Anschaffungskosten einen verhältnismässigen Teil der Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten und der Bauzinse umfassen» gestrichen werden. Auf dem Baukonto der Bahnen sind die allgemeinen Organisations- und Verwaltungskosten nicht aufzutragen, sondern dieselben figurieren auf einer besondern Rechnung. Der Nationalrat hat nun gefunden, es sei unbillig, wenn diese Kosten, die nach den gemachten Erfahrungen etwa 10 % der gesamten Bauauslagen betragen, nicht ebenfalls abgeschrieben werden. Ihre Kommission findet, dass es sich hier um grosse Beträge nicht handeln könne. Wenn auch grosse Umbauten, namentlich von Bahnhöfen, für die nächste Zeit vorgesehen sind, so werden doch diejenigen Beträge, welche abzuschreiben wären, verhältnismässig geringe sein. Man fand, es sei doch kleinlich, wenn nach 30 oder 40 Jahren, nachdem die betreffenden Objekte gute Dienste geleistet, nachträglich in den Rechnungen der Gesellschaften nachgestöbert werden müsste, welchen Anteil nun die Direktion oder der Obergeringieur und die verschiedenen Sektionsingenieure an den betreffenden Objekten gehabt haben. Man fand, es wäre das eine Belästigung der Bahnen, welche wir nicht eintreten lassen sollen. Die Kommission beantragt Ihnen also Streichung dieses zweiten Satzes im Lemma 1.

**Bundesrat Zemp:** Ich möchte Ihnen beantragen, an diesem Satz festzuhalten. Ich glaube, die Folgerichtigkeit erfordert es, dass ein gegenteiliges Verfahren, die Unterdrückung dieser Vorschrift, nicht nur zu Unbilligkeiten, sondern zu Unrecht führen würde. Man muss sich die ganze Gedankenfolge vergegenwärtigen. Wir verhandeln hier über die Konstruktion der Baurechnung. In Art. 4 wird gezeigt, wie der Baukonto einer Bahnunternehmung von Anfang an konstruiert wird; in Art. 5 wird dann in der Gedankenfolge fortgefahren, indem dort darüber eine Vorschrift gegeben wird, wie der Baukonto nach Eröffnung einer Bahn bei spätern Erneuerungs- und Verbesserungsarbeiten noch weiter belastet werden könne. Und in Art. 6 wird nun umgekehrt der Gedanke ausgeführt, dass ein einmal konstruierter Baukonto auch herabgemindert werden soll. Er soll herabgemindert werden, wenn Objekte, welche auf Baukonto getragen worden sind, verschwinden, sei es, dass sie durch Naturgewalt ganz vernichtet werden oder sei es, dass sie durch Massnahmen der Gesellschaft bei Umbauten beseitigt werden. Hier stellt das Gesetz den Satz auf: wenn solche Herabminderungen stattfinden, so muss im gleichen Betrag eine Abschreibung am Baukonto vollzogen werden. Darüber ist man allgemein einig. Nun ist im Art. 4 ferner eingeschrieben, dass nicht nur Anlagen und Neueinrichtungen einer Bahngesellschaft auf Baukonto gehören, sondern dass auch die allgemeinen Verwaltungs- und Organisationskosten, sowie die Bauzinse den Anlagekosten beigelegt werden. Wenn nun später eine Verminderung einer Bahnanlage eintritt, so wollen Sie zwar nach Antrag der Kommission zugeben, dass die beseitigten Anlagen abgeschrieben werden, aber weiter wollen

Sie nicht gehen. Das genügt nicht. Wenn die Abschreibung eine vollständige sein soll, so müssen auch die Verwaltungs- und Organisationskosten, welche die beseitigten Anlagen betreffen, abgeschrieben werden. Das scheint mir so klar und unumstösslich richtig zu sein, dass man gar nicht darüber streiten sollte. Wenn Sie dieses Verhältnis nicht in der Weise regulieren, wie ich vorschlage, so machen Sie falsche Bilanzen. Sie nehmen von Anfang an einen Teil der Verwaltungs- und Organisationskosten auf Baurechnung. Wenn die Anlagen beseitigt werden, auf die sich diese Verwaltungskosten bezogen haben und wenn Sie diese Verwaltungskosten auf dem Baukonto stehen lassen, wenn Sie sodann die Anlagen durch neue ersetzen und den Wert dieser neuen Anlagen wieder auf Baukonto tragen und dazu wiederum die Verwaltungskosten derselben, so haben Sie zweimal die Verwaltungskosten berechnet. Das giebt falsche Bilanzen. Was die Tragweite dieser Feststellungen betrifft, so ist sie doch nicht ganz ohne Bedeutung. Wir haben feststellen lassen, dass die fünf grossen Hauptbahnen durchschnittlich 11 % allgemeine Verwaltungskosten berechnen, inbegriffen die Bauzinse. Diese machen ungefähr die Hälfte der Summe aus, die Organisations- und Verwaltungskosten die andere Hälfte. Das giebt nun allerdings eine Summe, von der man sprechen muss, weil sie beim Rückkauf der Eisenbahnen sehr in Betracht fällt. Wir müssen den Baukonto regulieren, und wenn dieser nun mit Verwaltungskosten belastet ist, die bei richtiger Führung der Rechnung hätten abgeschrieben werden sollen, so wird der Kaufpreis um so viel erhöht werden, als diese Verwaltungskosten betragen. Das ist mit Hinsicht auf den allfälligen Rückkauf der Eisenbahnen zu sagen. Aber es ist auch überhaupt rechnerisch unrichtig, wenn man die Verwaltungskosten für beseitigte und untergegangene Anlagen nicht abschreibt. Es hat der Nationalrat darum sehr wohl gethan, diese Bestimmung beizufügen, und ich möchte Ihnen beantragen, dem nationalrätlichen Vorschlag beizustimmen.

**Leumann:** Ich möchte Ihnen trotzdem beantragen, den Antrag der Kommission anzunehmen. Ich verkenne zwar nicht, dass das, was Herr Bundesrat Zemp soeben gesagt hat, im grossen und ganzen richtig ist und auch eine Tragweite hat. Allein ich glaube, für die grossen Objekte sei dieser Zusatz gar nicht nötig. Wenn in Art. 6 gesagt wird: «Für beseitigte oder untergegangene Anlagen und Einrichtungen ist der auf Baukonto verrechnete Wert der betreffenden Objekte abzuschreiben», so ist damit auch gesagt, dass der gesamte auf Baukonto stehende Wert des betreffenden Objektes abgeschrieben werden muss, also nicht nur die Baukosten, sondern auch die Verwaltungskosten, Bauzinse etc., weil dieselben ebenfalls auf diesem Baukonto figurieren. Ich glaube, der Art. 6, wie er von der Kommission vorgeschlagen ist, wird die Folge haben, dass bei einem grossen Objekt wie z. B. einem Bahnhofs, wenn derselbe später beseitigt wird, in Ausführung des Art. 6 auch diese Posten abgeschrieben werden müssen. Wenn Sie aber den Zusatz des Nationalrates annehmen, so sind Sie formell verpflichtet, bei jedem kleinen Gegenstand, wenn er beseitigt wird, zu eruieren: welches ist nun hier

der verhältnismässige Teil der Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten? Dann können Sie — ich möchte sagen — zu fast komischen Resultaten kommen. Wenn z. B. eine Wärterbude, die vor 20 Jahren gebaut worden ist, gestrichen wird, wie wollen Sie nun ausfindig machen, was für ein Teil der Organisations- und Verwaltungskosten auf diese Wärterbude fällt? Ich glaube, Sie schaffen durch diesen Zusatz einen Zustand, der praktisch eigentlich fast unausführbar ist.

Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen die Annahme des Antrages der Kommission.

**Bundesrat Zemp:** Ich erlaube mir noch eine Erklärung des Herrn Leumann zu berichtigen. Herr Leumann ist der Meinung, im Baukonto figuriere ein Posten, welcher den Wert von Anlage und Einrichtung darstellt und in dem gleichzeitig auch die allgemeinen Verwaltungskosten inbegriffen seien. Dem ist nicht so. Der Wert von Anlage und Einrichtung von einzelnen Objekten erscheint in der Baurechnung in besonderer Rubrik. Die Verwaltungskosten mit Hinsicht auf dieses Objekt werden in einer ganz andern Rubrik eingereiht. Wenn also der erste Posten eliminiert ist, bleibt immer noch der zweite Posten übrig.

Was die Erklärung betrifft, es komme schliesslich auf kleine Verhältnisse hinaus, so habe ich nur kurz folgendes zu erwidern. Wenn in den nächsten Jahren die S. C. B. in Basel den Bahnhof umbauen muss, so ist hiefür nach dem kleinsten Budget ein Aufwand von 15 Millionen, nach einem andern Budget von 20 Millionen nötig. Durch diese Operation wird ein grosser Teil der gegenwärtigen Einrichtungen beseitigt. In diesem Falle sind die betreffenden Verwaltungskosten nicht ganz ohne Belang. Dass man die Sache nicht so bureaukratisch und pedantisch durchführt, dass man bei allen kleinen Objekten nach Verwaltungskosten forsche, ist ja klar. Wo aber wichtige Werte in Frage sind, da muss man allerdings nach den Verwaltungskosten forschen und die Sache richtigstellen.

**Leumann:** Ich möchte nur bemerken, dass ich die Sache nicht unrichtig aufgefasst habe, wie Herr Bundesrat Zemp meint. Ich habe das so verstanden, dass auf dem Baukonto zwei verschiedene Rubriken sind; aber trotzdem sage ich: beide Rubriken sind unter dem Titel Baukonto, und wenn der Art. 6 bestimmt: «Für beseitigte oder untergegangene Anlagen und Einrichtungen ist der auf Baukonto verrechnete Wert der betreffenden Objekte abzuschreiben», so ist er auch dann abzuschreiben, wenn er in zwei Rubriken steht.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Mit 17 gegen 16 Stimmen wird der Antrag der Kommission gegenüber dem Antrag des Herrn Bundesrat Zemp, dem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen, angenommen.

(Par 17 voix contre 16, la proposition de la commission l'emporte sur celle de M. le conseiller fédéral Zemp, d'adhérer au conseil national.)

**Art. 9.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Eine weitere Divergenz besteht bei Art. 9. Derselbe lautet nach dem Beschluss des Nationalrates: « . . . . *b* die Geldbeschaffungskosten und Kursverluste aller Art.» Die beiden litt. *b* und *c* unseres Beschlusses werden also zusammengezogen.

Ferner ist eine Divergenz am Schlusse des Artikels, wo es ursprünglich hiess: «Subventionen à fonds perdus (litt. *e*) dürfen überhaupt nicht in die Bilanz aufgenommen werden.» Der Nationalrat schlägt vor, zu sagen: «Subventionen à fonds perdus, welche eine Eisenbahnunternehmung empfangen hat, dürfen von ihr nicht in die Bilanz aufgenommen werden.» Wir unterscheiden nämlich zweierlei Subventionen. Auf der einen Seite haben wir Subventionen, welche die Gesellschaften nach litt. *d* an öffentliche Werke, z. B. Eisenbahnen, Strassen, Brücken, Uferschutzbauten und dergleichen entrichten. Mit Bezug auf derartige Subventionen herrscht zwischen den beiden Räten Uebereinstimmung. Auf der andern Seite aber haben wir Subventionen, welche eine Bahn empfängt. Es ist selbstverständlich, dass derartige

Subventionen nicht in die Bilanz einer Eisenbahngesellschaft aufgenommen werden dürfen. Das war schon bisher Gesetz; nur muss es zur Verhütung von Missverständnissen im Gesetz deutlich gesagt werden, was der Fall ist, wenn Sie dem Nationalrate zustimmen, was Ihre Kommission Ihnen beantragt.

Angenommen. — (*Adopté.*)

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Weiter als bis zu Art. 9 sind wir in den Beratungen der Kommission nicht gekommen. Wir werden nachmittags wieder Sitzung haben und sind dann im Falle, morgen noch über den Rest der Divergenzen Bericht zu erstatten.

Die Beratung wird abgebrochen.

(*Le débat est interrompu.*)



## **Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

### **Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1896 - 09:00
Date	
Data	
Seite	182-192
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 749

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bulletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 11

BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL  
DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2. —, Union postale fr. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

## Ständerat. — Conseil des États.

Sitzung vom 26. März 1896, vormittags 10 Uhr. — Séance du 26 mars 1896, à 10 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } *M. Jordan-Martin.*

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

### Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

*Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.*

**Anträge**  
der Kommission des Ständerates  
zu den Artikeln 10—26.  
25. März 1896.

Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates vom 19. März 1896 überall da, wo nichts anderes bemerkt ist.

**Art. 10, Absatz 1.**

Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen und Ausgaben umfassen, auch wenn die Zahlung noch nicht stattgefunden hat.

**Art. 11, Absatz 1.**

Zustimmung zum Nationalrat, jedoch mit Streichung der Worte: «Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen».

**Art. 25, Absatz 2.**

Die auf Grund des Gesetzes von 1883 getroffenen Vereinbarungen über die Amortisationen sind nach Massgabe des gegenwärtigen Gesetzes zu revidieren. Bei der Festsetzung des neuen Amortisationsverfahrens sind die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Ergänzung des Erneuerungsfonds zu berücksichtigen. Im übrigen sollen die Schlussnahmen des Bundesrates über die Amortisationen nicht rückwirkend sein.

**Propositions**  
de la commission du conseil des états  
concernant les articles 10 à 26.  
25 mars 1896.

Adhésion à la décision du conseil national, du 19 mars 1896, partout où il n'y a pas d'observation.

**Art. 10, 1<sup>er</sup> alinéa.**

Les comptes des entreprises de chemins de fer comprendront toutes les recettes et dépenses relatives à un exercice annuel, alors même que le paiement y afférent n'aurait pas encore été effectué.

**Art. 11, 1<sup>er</sup> alinéa.**

Adhérer au conseil national, sauf à retrancher les mots «les bâtiments et les installations mécaniques des stations» et à remplacer, dans le texte français, les mots «plus particulièrement sujettes à détérioration» par ceux-ci: «sujettes à usure importante».

**Art. 25, 2<sup>m</sup>e alinéa.**

Les arrangements conclus en vertu des dispositions de la loi de 1883 au sujet des amortissements devront être modifiés en conformité des prescriptions de la présente loi. Le nouveau mode d'amortissement sera fixé en conformité des prescriptions de la présente loi concernant les versements complémentaires au fonds de renouvellement. Au surplus, les décisions du conseil fédéral relatives aux amortissements n'auront pas d'effet rétroactif.

Differenzen. — *Divergences.*

(Fortsetzung. — Suite.)

(Siehe Seite 182 hiev. — Voir page 182 ci-devant.)

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Wir sind gestern stehen geblieben beim Art. 9. Die Kommission ist nun einstimmig der Meinung, es sei bei Art. 12, 13, 17, 20 und 21 den Abänderungsanträgen des Nationalrates zuzustimmen, und es würde, wenn Sie damit einverstanden sind, die Diskussion sich auf diejenigen Artikel beschränken, wo die Kommission mit dem Nationalrat nicht einig geht oder auch unter sich verschiedener Ansicht ist; es sind das die Artikel 10, 11, 22 und 25. Ich beantrage also Genehmigung der Abänderungen bei Art. 12, 13, 17, 20 und 21.

Zustimmung. — (*D'accord.*)

**Art. 10.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 10 schlägt der Nationalrat eine andere Redaktion vor; er will nämlich statt: «Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen und Ausgaben umfassen, soweit diese dem Grunde nach feststehen» sagen: «Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Posten umfassen, auch wenn dieselben noch nicht durch Zahlung erledigt worden sind.» Die Kommission glaubt, es sei auch diese Verbesserung noch nicht verständlich genug und schlägt Ihnen deshalb folgende Fassung vor: «Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen und Ausgaben umfassen, auch wenn die Zahlung noch nicht stattgefunden hat.»

Dann ist noch eine kleine Divergenz im dritten Lemma; wir schlagen Ihnen nämlich vor, hier statt «sowie die pflichtigen Abschreibungen und Amortisationen» zu sagen «sowie die vorgeschriebenen Abschreibungen und Amortisationen».

Angenommen. — (*Adopté.*)

**Art. 11.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der Art. 11 enthält im Lemma 1 zunächst die Neuerung: «Bei elektrischen Bahnen, Drähtseilbahnen, Tramways u. s. w. ist die Anlage eines Erneuerungsfonds auf die an Stelle von Lokomotiven in Verwendung stehenden besondern Betriebsmittel und zugehörigen Einrichtungen auszudehnen.»

Es hat der Vorsteher des Eisenbahndepartements bereits bei der ersten Beratung bemerkt, dass mit Bezug auf derartige Transportanstalten eine Lücke im Gesetze sei, und dass der Nationalrat hier abhelfen müsse. Die Kommission ist nun mit diesem Nachsatze einverstanden.

Eine wesentliche Aenderung schlägt der Natio-

nalrat in Lemma 1 vor, indem er die Anlagen in den Erneuerungsfonds auf den Hochbau und die mechanischen Stationseinrichtungen ausdehnen will. Grundsätzlich richtig wäre hier eigentlich der ursprüngliche Antrag des Bundesrates, wonach für alle einer Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen mit Inbegriff des Rollmateriales ein Erneuerungsfonds anzulegen wäre; wir sind aber aus Opportunitätsgründen von diesem Princip abgekommen, von der Ansicht ausgehend, dass in einer Zeit, wo so grosse Anforderungen an die Bahngesellschaften gestellt werden, wie neue grossartige Bahnhofanlagen, zweite Geleiseanlagen, komfortableres Rollmaterial und schnellere Zugverbindungen, Besserstellung der Beamten und Angestellten, wir punkto Amortisationen nicht zu grosse Ansprüche erheben sollten, wenn wir die Erfüllung aller dieser Anforderungen nicht verunmöglichen und die Entwicklung der Bahnen hemmen wollen. Uebrigens steht auch der Nationalrat auf keinem grundsätzlichen Boden, indem er den Unterbau ebenfalls von den Einlagen in den Erneuerungsfonds ausnehmen will. Der Unterbau, worunter eiserne und steinerne Brücken, Viadukte, Stützmauern, Tunnels zu verstehen sind, ist ebenso sehr der Abnützung unterworfen wie der Oberbau. Gerade beim Unterbau kann es vorkommen, dass ganz wesentliche, durch Frost und Witterungseinflüsse entstandene Abnützungen jahrelang vernachlässigt werden und dann plötzlich grosse Anforderungen für die Erneuerung der betreffenden Objekte an die Bahngesellschaften gestellt werden, während es beim Hochbau in der Natur der Sache liegt, dass wie die Abnützungen sich einstellen, auch die Reparaturen vorgenommen werden müssen. Die Kommission findet, dass ein Gebäude, wenn es gut erhalten ist, nach 20, 30 oder 40 Jahren noch gerade so viel wert sei, wie als es neu war. Wir haben hier z. B. ein Bundespalais, das vor 50 Jahren gebaut worden ist. Wenn nun nach Ansicht des Nationalrates eine Amortisation z. B. von 2 % vorzunehmen wäre, so würde dieses Gebäude heute mit Null anzusetzen sein und würde keinen Wert mehr haben, während kein Mensch behaupten wird, dass dieses Gebäude auch nur einen Rappen weniger wert sei, als vor 50 Jahren. Die Weglassung der Hochbauten bei den Einlagen in den Erneuerungsfonds hat für die Bahnen eine ziemliche Bedeutung. Im Durchschnitt wird für den Kilometer Bahn eine Bauausgabe für Hochbauten von Fr. 20,000 angenommen. Setzen Sie z. B. bei der J. S. B. voraus, dass die Hochbauten nur 15,000 Fr. per Kilometer ausmachen, so macht das für die ganze Linie bei 1000 Kilometer Länge doch 15 Millionen Franken, welche mehr in die Amortisationen einzuziehen sind, als wenn Sie die Hochbauten auslassen. In Anbetracht nun aller übrigen Chargen, die wir den Bahnen auferlegen und nachdem die beiden Räte so wie so den grundsätzlichen Boden verlassen haben, beantragt die Kommission Festhalten am ursprünglichen Beschlusse. Es ist in der Kommission beantragt worden, wenigstens bezüglich der mechanischen Stationseinrichtungen dem Nationalrate beizustimmen. Allein es ist uns vom Departemente auseinandergesetzt worden, dass die Rechnungen der Gesellschaften in Bezug auf die Hochbauten und mechanischen Stationseinrichtungen nicht auseinandergehalten werden. Die mechanischen Stationseinrichtungen haben überhaupt nicht die-

jenige Bedeutung, welche ihnen gewöhnlich beige-  
messen werden will. Denn es sind darunter nicht  
zu verstehen die Weichenanlagen, die Centralwei-  
chenstellungen, die Signale u. s. w. — diese sind  
inbegriffen beim Oberbau —, sondern unter diesen  
mechanischen Stationseinrichtungen muss man die  
Wagen, Krane, Hebe-Einrichtungen u. s. w. ver-  
stehen, die ja von keiner grossen Bedeutung sein  
können. Wir beantragen Ihnen also hier die Worte  
im ersten Lemma «Hochbau und mechanische  
Stationseinrichtungen» zu streichen.

Es wird dann ferner vom Nationalrate beantragt,  
ein drittes Lemma einzuschalten «Dem Erneuerungsfonds  
werden keine Zinsen gutgeschrieben.» Diese  
Bestimmung ist selbstverständlich und es ist auch  
schon gegenwärtig thatsächlich so, dass bei sämt-  
lichen Bahngesellschaften dem Erneuerungsfonds  
keine Zinsen gutgeschrieben werden.

Endlich wird dann beim vierten Lemma bean-  
tragt, zu sagen: «Die Differenz zwischen dem Soll-  
betrag der Fonds und dem durch die Aktiven ge-  
deckten Betrage desselben ist nach den Vorschriften  
der Art. 13 und 14 zu behandeln.» Ich beantrage  
Ihnen, dieser Proposition der Kommission zuzu-  
stimmen.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 22.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich  
gehe nun über zum Art. 22. Derselbe handelt von  
der viel umstrittenen Frage, ob die in den Konzessionen  
vorgesehenen Schiedsgerichte abgeschafft und  
durch das Bundesgericht ersetzt werden sollen, oder  
ob es beim gegenwärtigen Zustande sein Bewenden  
haben solle. Sie wissen, der Ständerat hat seiner  
Zeit Streichung dieses Artikels beschlossen, der  
Nationalrat gegenteils hat mit einigen Modifikationen  
dem Bundesrate zugestimmt. Die Kommission teilt  
sich nun in eine Mehrheit und eine Minderheit. Die  
Mehrheit, 5 Mitglieder, beantragt Ihnen Zustimmung  
zum Nationalrate, und 3 Mitglieder der Kommission  
beantragen Ihnen im Gegenteile Festhalten am ur-  
sprünglichen ständerätlichen Beschlusse.

Der Nationalrat hat, wie schon angedeutet, einige  
Modifikationen am ursprünglichen Antrage des Bun-  
desrates vorgenommen. Im ersten Lemma wird zu-  
nächst der zweite Satz, lautend: «Für die daherigen  
Streitigkeiten gilt das in Abschnitt II des Bundes-  
gesetzes über die Organisation der Bundesrechts-  
pflege vorgeschriebene Verfahren» ersetzt durch  
folgenden Wortlaut: «Für die daherigen Streitig-  
keiten gilt das in Abschnitt II, Ziffer 1, des Bundes-  
gesetzes über die Organisation der Bundesrechts-  
pflege vorgeschriebene Verfahren, wonach das Bun-  
desgericht als einzige Instanz urteilt.» Diese Ände-  
rung bedeutet eigentlich nur eine Redaktionsver-  
besserung und ist ohne Belang. Wichtiger ist dann  
aber der Nachsatz, wonach bei diesem Verfahren  
die Bahnunternehmungen die Klägerrolle zu über-  
nehmen haben. In Bezug auf diesen Nachsatz hat  
sich in der Kommission auch wieder eine Mehrheit  
und eine Minderheit gebildet. Die Mehrheit will  
den Anträgen des Nationalrates einfach zustimmen  
und zwar geht sie von der Erwägung aus, es liege

in der Natur der Sache, dass bei allfälligen Diffe-  
renzen, die beim Rückkauf der Eisenbahnen zwi-  
schen dem Bund und den Bahnen noch existieren  
können, die Eisenbahngesellschaften die Klägerrolle  
zu übernehmen haben. Man stellt sich den Vorgang  
folgendermassen vor: Wenn wir überhaupt uns ent-  
schliessen können und das Volk unsere Entschliessung  
billigt, dass wir die Bahnen zurückkaufen wollen,  
so werden wir auf den 1. Mai 1898 von dem Kündi-  
gungsrechte, das uns die Konzessionen einräumen,  
Gebrauch machen. Das ist der erste Akt. Wenn  
diese Kündigung stattgefunden hat, so wird dann  
der Markt zwischen dem Bunde und den Bahnge-  
sellschaften beginnen, der Markt über diejenige  
Summe, welche wir den Eisenbahngesellschaften  
zu bezahlen haben werden. Diese Verhandlungen  
können sich nun natürlich auf Jahre hinausziehen,  
sogar über die 5 Jahre hinaus, innert welchen die  
Bahnen noch von den Gesellschaften betrieben wer-  
den. Allein im Jahre 1903 werden, auch wenn die  
Differenzen in Bezug auf die Rückkaufsumme nicht  
beglichen sind, die Bahnen ohne anderes auf den  
Bund übergehen. Es ist also dieser Uebergang der  
Bahnen keine Streitfrage, und man nimmt an, dass  
der Bund den Eisenbahngesellschaften diejenige  
Summe zur Verfügung stellen wird, welche seiner  
Ansicht nach den Konzessionen entspricht. Da-  
rüber hinaus aber entsteht nun für die Gesellschaf-  
ten, wenn sie mit der Rechnung des Bundes nicht  
einverstanden sind, eine Forderung, und nun  
ist es allgemeine Rechtsregel, dass wer gegen-  
über einem andern eine Forderung hat und sie gel-  
tend machen will, als Kläger aufzutreten hat. So  
stellt man sich diesen Vorgang vor und es stimmt  
deshalb die Mehrheit der Kommission den Anträgen  
des Nationalrates bei, indem sie glaubt, dass dadurch  
weder für die Gesellschaften, noch für den Bund  
irgend ein Schaden entstehen werde, sondern es sei  
das der natürliche Gang der Dinge, wie er im Falle  
des Rückkaufs vor sich zu gehen habe.

Was nun die grundsätzliche Frage, ob die Schieds-  
gerichte beseitigt und durch das Bundesgericht er-  
setzt werden sollen oder nicht, anbelangt, so hat  
auch im Nationalrate wie im Ständerate dieselbe  
einer langen und lebhaften Debatte gerufen; neue  
Argumente für oder gegen den Art. 22 sind indessen  
im Nationalrat, so viel ich beobachten konnte, nicht  
vorgebracht worden, und es hiesse, um einen ba-  
nalen Ausdruck zu gebrauchen, Wasser in die Aare  
tragen, wenn ich hier repetieren wollte, was alles  
im anderen Rate darüber gesprochen worden ist.  
Nur etwas möchte ich hier hervorheben, dass näm-  
lich die Bedeutung dieses Art. 22, ob Schiedsge-  
richte oder Bundesgericht, hüben und drüben arg  
überschätzt worden ist. Denken Sie sich nach dem  
Beschlusse des Ständerates den Art. 22 einfach ganz  
weg aus dem Gesetze, so bleiben immer noch die  
Lemmata 2 und 3 des Art. 21 übrig, welche folgen-  
dermassen lauten:

«Ebenso wird sich der Bundesrat mit den Bahn-  
unternehmungen über die Grundsätze zu verständigen  
suchen, nach welchen der Reinertrag und das An-  
lagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt  
werden sollen.

«Wird eine Verständigung nicht erzielt, so ent-  
scheidet der Bundesrat, nach Einsicht der vorliegen-  
den Rechnungen und Ausweise, über die streitigen  
Gegenstände. Den Bahnunternehmungen steht gegen

derartige Entscheidungen das in Art. 17 vorgesehene Recht des Rekurses an das Bundesgericht zu.»

Es scheint mir nun, das die Freunde der Schiedsgerichte bei diesem Art. 21 hätten eingreifen sollen. Gegenwärtig ist das aber parlamentarisch gar nicht mehr möglich, indem in Bezug auf Art. 21 zwischen Nationalrat und Ständerat materielle Differenzen nicht mehr bestehen. In diesem Art. 21 steht nichts von Schiedsgerichten, und es wird dadurch dem Bundesrate möglich gemacht, vorgängig der Kündigung das Bundesgericht über die Grundsätze entscheiden zu lassen, nach welchen die Rückkaufentschädigungen ermittelt werden sollen. Das ist auch die Auffassung der schweizerischen Centralbahngesellschaft, welcher sie in ihrer letzten Eingabe Ausdruck gegeben hat. Es wird also bereits der Bundesrat, beziehungsweise das Bundesgericht auch über die viel unstrittene Frage entscheiden, was unter dem vollkommen befriedigenden Zustande der Bahnen, in welchem sie dem Bunde zu übergeben sind, zu verstehen sei. Das Bundesgericht hat also bereits gegenwärtig zu beurteilen, in welchem Umfange die infolge Abnützung entstandenen Minderwerte abzuziehen sind; das Bundesgericht hat bereits zu entscheiden, ob und in welchem Umfange Ergänzungen an den mangelhaften Linien, Stationseinrichtungen, ungenügendem Rollmaterial u. s. w. zu machen, beziehungsweise welche Summen von dem Aktienkapital der Bahngesellschaften abzuziehen sind. Das sind nun Hauptfragen, welche beim Rückkauf in erster Linie in Betracht kommen, während, wenn die leitenden Grundsätze einmal festgestellt sind, der Ausmittlung der Entschädigungen nur eine formelle Bedeutung zuerkannt werden kann. Die Rolle der Schiedsgerichte wird also unter allen Umständen eine äusserst bescheidene sein. Ich glaube deshalb, es sei etwas zu weit gegangen, wenn man, wie es in diesem Rate geschehen ist, sagt, dass die Beibehaltung der Schiedsgerichte den Rückkauf verunmöglichen oder die dem Rückkauf vorgängige Ausmittlung der Kostenpunkte ganz bedeutend erschwere. Ich für meinen Teil halte dafür, dass die Vorlage auch ohne den Art. 22 eine gute ist, die in das Rechnungswesen der Eisenbahnen endlich Ordnung bringen wird.

Auf der andern Seite unterliegt es aber gar keinem Zweifel, dass die Ueberweisung aller und jeder Streitigkeiten — in den wesentlichsten Fragen ist dies bereits der Fall — an das Bundesgericht zu einer einheitlichen und gewissenhafteren Rechtsprechung führen wird, als es gegenwärtig der Fall ist, und zwar nicht nur für den Bund, sondern für beide Parteien. Ich möchte auch noch betonen, dass bei Weglassung der Schiedsgerichte von einer vermögensrechtlichen Schädigung, auf welche in der Diskussion im Nationalrate abgestellt worden ist, in That und Wahrheit gar nicht die Rede sein kann. Bis anhin hat auch niemand an eine solche vermögensrechtliche Schädigung gedacht. Hiefür habe ich einen klassischen Zeugen, nämlich die J. S. Die S. O. und J. B. L. hatten in ihren frühern Konzessionen auch die Schiedsgerichte. Bei der Fusion haben die beiden Bahnen dann freiwillig auf die Schiedsgerichte verzichtet und an deren Stelle das Bundesgericht vorgeschlagen. Nun glaube ich nicht zu viel zu sagen, wenn ich behaupte, dass es keine Bahn in der Schweiz giebt, die der Bundesbehörde misstrauischer gegenübersteht und auf die Wahrung

ihrer Interessen mehr bedacht ist, als gerade die J. S. Eine Schädigung wäre nur dann vorhanden, wenn wir beschliessen würden, die Rückkaufsumme müsse auf Grund des 20jährigen statt 25jährigen Reinertrages ermittelt werden, oder wenn wir sagen würden: wir reservieren uns nicht nur das Recht, von nun an alle 15 Jahre, sondern alle 5 Jahre, die Bahnen zurückzukaufen. Das wäre eine vermögensrechtliche Schädigung. Aber in der Abschaffung der Schiedsgerichte und der Verweisung an das Bundesgericht vermag ich eine solche gar nicht zu erblicken. Sobald aber die vermögensrechtliche Frage aus dem Spiele gelassen wird, dann schrumpft diese Frage für uns Nichtjuristen überhaupt ungeheuer zusammen. Die Frage stellt sich für uns einfach so: Hat der Staat die Befugnis, kraft seines Hoheitsrechtes eine durch die Konzessionen anerkannte Gerichtsbarkeit zu ändern, oder ist er an den Buchstaben der Konzessionen gebunden? Das ist eine Gewissenssache — möchte ich fast sagen — und ich nehme es keinem übel, ob er so oder anders stimme. Ohne mich in weitere Erörterungen einzulassen, glaube ich für meinen Teil, mein Gewissen nicht zu beschweren, wenn ich dem Antrag des Nationalrates zustimme.

**M. Richard:** Nous touchons ici au côté politique de la loi, car l'art. 22 nous révèle la pensée dirigeante de ses auteurs. Pour plusieurs de mes collègues l'importance réelle du projet réside bien plutôt dans l'art. 11, dont les conséquences seront au point de vue financier plus immédiatement onéreuses pour les actionnaires que celles de l'art. 22. En effet, si l'on accroît outre mesure les charges annuelles de l'amortissement, les actionnaires devront dire adieu à tout espoir de dividende, puisque tout le bénéfice sera absorbé par l'augmentation considérable du salaire des employés et par les exigences nouvelles et toujours croissantes du développement fédéral d'autre part.

Cette situation des actionnaires ainsi pris entre deux feux, nous touche peu, n'est-ce pas? Evidemment ce fut un grand tort de leur part de mettre leur argent dans des entreprises d'intérêt général! Je ne m'y arrête donc pas. L'art. 22 présente à mes yeux une importance et une portée morale plus grandes. C'est pourquoi je demande la permission de vous y retenir quelques instants.

C'est dans cet article qu'il faut chercher la conception législative « actuelle » du conseil fédéral qui se résume au fond dans cette idée très simple: l'état ne peut jamais être lié envers personne, puisqu'il est souverain, et lorsqu'il se propose d'atteindre un but, rien ne peut ni ne doit l'arrêter!

Nous avons déjà fait depuis un certain nombre d'années bien des lois contraires à ce que l'on persiste encore à enseigner dans les universités, des lois contraires aux règles économiques, élaborées par des théoriciens de cabinet peu versés dans les affaires commerciales ou par des gens qui ne sont jamais en contact avec la pratique et qui dès lors s'imaginent pouvoir faire marcher les choses de ce monde au gré de leur volonté, au commandement d'une baguette magique.

Mais dans toutes ces lois, même dans celles qui

temoignent d'un complet oubli des notions juridiques, aucune proposition ne nous a jamais été présentée sous une forme aussi grave que celle de l'art. 22, aucune proposition n'est apparue aussi dépourvue de ménagement et de forme que celle que nous discutons. Eh bien! j'en remercie l'auteur; la franchise avec laquelle il s'est exprimé nous met fort à l'aise; nous savons maintenant quel danger menace les intérêts économiques et libéraux du pays et nous savons d'où vient ce danger. J'espère que cette brutale franchise stimulera le zèle de ceux qui ont au coeur le désir de maintenir la Suisse fédérative fondée sur le respect de la justice.

Il n'y a plus d'équivoque possible, la doctrine officielle est simple et nette. Les engagements que souscrit la Confédération ne sont revêtus d'aucune sanction en faveur de celui qui en est le bénéficiaire. La volonté d'état seule fait règle, oui aujourd'hui, non demain, selon l'intérêt du jour ou le caprice du parti régnant.

Voilà le dogme! Je me garderai bien de vous imposer la fatigue d'une nouvelle discussion juridique, ni d'une analyse des textes, invoqués de part et d'autre ni même d'une réplique à l'argumentation adverse. Je crois ce côté du débat tout-à-fait épuisé. Il serait absolument superflu de rouvrir une joute sur la nature juridique de l'acte de concession. Au point où nous sommes, cela m'est parfaitement indifférent et serait sans effet sur votre conviction. Voyez si vous voulez dans l'acte de concession une pure gracieuseté du souverain qui garde toujours la faculté de retirer aujourd'hui ce qu'il a consenti la veille. Voyez y de préférence un contrat bilatéral qui engage les deux parties contractantes et assigne à chacune des obligations et des droits réciproques; voyez y plutôt une sorte d'acte mixte renfermant tout à la fois des parties de droit public et des parties de droit civil, je ne m'y oppose pas, et ne vous contredis point. Adoptez le système que vous voudrez, traitez le même comme un contrat «*sui generis*» si cela vous plaît mieux. Je ne veux plus discuter, l'heure de cet ordre de raisonnement est passée et je me borne à déclarer que je me range à la manière de voir d'un homme, dont le radicalisme ne sera pas suspect à la majorité de cette assemblée et dont le caractère comme la science fait honneur à notre pays, j'ai nommé M. le professeur Hilty. Il n'y a rien à ajouter à son exposé juridique.

Quittant la sphère de l'interprétation des textes, je veux me placer dans l'état d'esprit d'un homme du peuple qui n'entend rien à toutes les arguties, qui, s'il voit des avocats lui dire blanc tandis que d'autres lui soutiennent noir, se méfie de toutes ces subtilités et se réfugie dans son bon sens pour découvrir la vérité. C'est à la lumière de ce simple bon sens populaire que je vous convie à vous rendre compte des sentiments qu'inspire à nos concitoyens l'étrange législation nouvelle qu'on nous apporte.

Or, que dit-on dans le public? On dit que la Confédération, qui a prudemment refusé de se charger de l'entreprise des chemins de fer alors qu'il y avait des risques à courir, y a poussé l'épargne nationale; que dans ce but elle lui a donné la promesse expresse que le jour où le rachat se ferait, certaines conditions seraient assurées, parmi lesquelles figurait précisément la clause relative aux tribunaux d'arbitres. C'était une garantie d'équité,

la certitude que les difficultés éventuelles seraient résolues par des techniciens versés dans ces questions spéciales et capables de juger exactement l'objet des conflits.

Voilà ce que l'on dit et l'on ajoute que la bonne foi — la bonne foi la plus élémentaire, celle que l'on enseigne aux petits enfants et qui leur apprend à distinguer le tien du mien — exige qu'on respecte la parole donnée et les droits acquis, parce que ces droits acquis ont été une des bases essentielles et déterminantes de l'entreprise de construction de nos chemins de fer.

Ce raisonnement n'a peut-être pas l'ampleur, décorative d'une dissertation scientifique. C'est ce qu'on appellerait plutôt un raisonnement simpliste, le raisonnement d'un bon homme qui a la conscience pure et honnête et qui pense que lorsqu'on a donné sa parole il faut savoir la tenir.

Vous reconnaîtrez que cela vaut bien une soutenance de thèse juridique sur la nature des concessions.

Et qu'on n'essaie pas de prétendre qu'il s'agit seulement de savoir s'il ne conviendrait pas de transférer au tribunal fédéral les compétences que l'acte de concession attribue à des arbitres. Le mérite du tribunal fédéral n'est pas en discussion; nul plus que moi ne proclame la haute valeur de ses juges. Mais il ne s'agit même pas de compétence ou de procédure, la question est plus grave et plus haute, car elle touche à la notion fondamentale de l'honnêteté courante et par voie de conséquence à celle de notre unité politique.

N'est-ce pas toujours un spectacle pénible que celui d'un homme, qui dans le débat souvent irritant des intérêts de chaque jour, se laisse aller jusqu'à renier sa signature, et n'est-il pas juste que le mépris public lui serve de premier châtiment? Mais combien ce spectacle n'est-il pas plus douloureux encore — et tout particulièrement pour ceux qui ont au plus profond de leur être un amour inébranlable pour notre petite patrie, qu'ils voudraient voir toujours respectée et honorée aussi bien par tous nos concitoyens que par les étrangers —, quand c'est la Confédération que nous voyons méconnaître ses devoirs, se réfugier dans sa souveraineté pour se soustraire aux engagements qu'elle a souscrits, se draper enfin dans sa majesté pour éloigner toute obligation, sans s'inquiéter du mal qu'elle cause et du tort qu'elle peut faire à ceux qui ont eu confiance dans sa parole. Quelle triste enseignement découle de cette façon d'agir!

Tout ce que fait un état est d'une incontestable importance juridique et morale, on ne doit pas l'oublier. Or, quel enseignement, laissez-moi le répéter, peut sortir d'une telle pratique? Ne savez-vous pas que nous vivons en un temps où l'envie s'efforce de ronger tout ce qui est respectable, qu'elle s'attaque à l'homme le plus honorable, qu'elle tente de détruire les situations les plus solides, en apparence, celles qu'on aurait crues le plus à l'abri de la médisance. Que voulez-vous que l'on pense dans ce peuple que vous prétendez gouverner? Ce qu'on pense et ce qu'on dira bientôt, c'est que la loi est faite pour les grands, que ce sont les grands qui la font pour eux et contre les petits, qu'elle n'a pas d'autre origine que la force. Si vous êtes fort, vous pouvez dicter la loi et l'imposer, si vous êtes faible, vous devez la subir. Voilà ce que l'on com-

mence à dire et je vous demande s'il n'y a pas là un danger considérable.

Qu'au temps de Louis XIV le fabuliste ait pu dire :

« Selon que vous serez puissant ou misérable,  
Les jugements de cour vous rendront blanc ou noir. »

250 ans se sont écoulés depuis? N'avons nous donc réalisé aucun progrès moral; est-ce que l'opinion régnante au 17<sup>me</sup> siècle doit encore être celle du 19<sup>me</sup> ?

Tout cela est déplorable, car, en agissant de la sorte, on verse dans les esprits et dans les cœurs une semence d'anarchie. Et que reprocherez-vous à celui qui, voulant s'affranchir de sa faiblesse, cherchera à se dégager de votre joug, à devenir maître à son tour pour secouer toute autorité, se constituer sa propre loi et l'imposer aux autres? Il ne fera que suivre les règles que vous lui aurez enseignées! Ah si la loi ne repose plus chez nous sur le principe de l'éternelle justice et de la vérité, sur ce qui est supérieur aux intérêts passager et aux appétits, sur ce qui demeure pendant que les générations passent, elle perd son prestige et sa majesté pour ne plus être que l'enjeu des plus habiles et des plus forts, la proie de ceux qu'aucun scrupule n'arrête.

N'est-ce pas triste d'avoir à exprimer à notre époque de semblables craintes et sommes-nous donc réduits à discuter s'il peut exister un droit permanent. Mais a-t-on réfléchi aux conséquences possibles des doctrines officielles proclamées aujourd'hui? A-t-on pris garde que cette théorie très commode, très simple, qui dégage l'état de toute contrainte, pouvant résulter d'un contrat signé par lui, et qui lui permet à l'avenir de faire toute ce qu'il veut, pourrait un jour arriver sur le terrain des relations internationales! Quel sort attendrait alors les petits états? Que deviendraient les traités internationaux? Ce ne seraient plus que des oeuvres éphémères, auxquelles un état dans un jour de bienveillance souscrirait, bien décidé du reste à les méconnaître, lorsque son intérêt le lui conseillera. Quelle valeur aurait un traité si l'état ne peut jamais être lié. Notre neutralité suisse n'existe que par l'accord des puissances européennes qui en 1815 lui ont solennellement accordé leur garantie au congrès de Vienne. Ne comprenez-vous pas que vous menacez cette neutralité et partant notre indépendance si vous méconnaissiez les principes sur lesquels elles reposent dans le droit public international de l'Europe? Car si l'état ne peut en aucune façon être lié dans l'étendue de son territoire, il ne peut pas davantage l'être envers les autres états, qui ne sont du reste que ses égaux et non pas ses supérieurs. Si nous ne sommes pas astreints à la justice envers nos concitoyens, nous ne la devons pas non plus aux nations étrangères. On arrive ainsi à la conclusion qu'en ce monde la force seule mérite l'obéissance et que seule elle peut nous contraindre au respect des droits d'autrui.

Cette théorie périlleuse pour un petit pays vous blesse ainsi exprimée. Elle est bien loin de votre pensée, j'en suis certain, mais en réalité, vous l'adoptez. Elle n'est pas nouvelle, elle remonte aux plus vieux temps de l'histoire et c'est encore celle du despotisme oriental qui fleurit chez certains peuples qui ne sont pas précisément à la tête de la civilisation. Permettez-moi en passant de vous rappeler

une petite anecdote que quelques-uns d'entre vous connaissent sans doute.

Il y a quelques années, le sultan du Maroc passa un contrat avec l'Espagne pour régler des questions de voisinage. Or, un beau jour, ce monarque déclara qu'il n'observerait plus le traité conclu et comme le ministre d'Espagne essayait de rappeler ce puissant souverain au respect de sa signature, celui-ci lui répondit très simplement: « Votre prétention me surprend, j'ai volontairement mis ma signature au bas de la convention, c'est vrai, mais ne suis-je pas maître de la retirer, si quelqu'un peut le faire n'est ce pas moi seul; je suis souverain et aucun traité ne peut me lier. »

En quoi ce superbe mépris d'un traité diffère-t-il de ce qu'on nous propose? Faut-il en conclure qu'au point de vue du droit notre idéal en est resté à ce qui se pratique au Maroc?

Lorsque l'on en est arrivé là, il est évident qu'il n'y a plus grande différence entre la monarchie et la république, cette république que Montesquieu (bien naïf, n'est-ce pas!) voulait fonder sur la vertu! Assurément Montesquieu retarde et sa théorie puritaine nous paraît excessivement drôle. Si l'austère moraliste revenait parmi nous, il éprouverait bien des désillusions et il ne se demanderait plus si vraiment la république est plus vertueuse que la monarchie.

Laissez-moi ajouter une confiance personnelle. Plus j'avance en âge et plus je pénètre dans les affaires politiques, plus les mots perdent à mes yeux leur signification et leur prestige. Les titres des partis, les qualifications des hommes, les mots dont on se sert pour écrire, les lois, tout cela me paraît ressembler passablement à des boîtes qui conservent toujours leurs étiquettes, mais dont on change le contenu à chaque instant.

République, monarchie, démocratie, ce ne sont que des mots sonores, vides de sens, si les hommes qui les personnifient n'ont pas des sentiments adéquats aux définitions que le dictionnaire donne de ces termes.

Je ne suis pas éloigné de penser qu'un philosophe qui entreprendrait un parallèle entre les démocraties modernes fin de siècle et fin de dix-neuvième siècle en particulier et les monarchies arriverait à des conclusions indécises. Il se demanderait peut-être si les monarchies n'ont pas eu parfois des pages aussi belles, et souvent un culte plus sérieux du droit que ne l'ont certaines républiques?

L'histoire ne cite-t-elle pas plusieurs exemples irréfutables. Un souverain peut donc être bon, intelligent, généreux, avoir des idées grandioses, un grand amour pour son peuple, cherchant à le satisfaire et à développer sa prospérité. Il favorisera les arts, protégera les lettres, couvrira même de gloire son pays, et rendra les plus grands services à la patrie. Est-il au contraire un mauvais prince, on veut s'en débarrasser, car on sait où est celui qui est responsable; l'émeute force les portes du palais et arrache le souverain de son trône; quelquefois même la justice populaire va plus loin et le traîne à la mort. Sans doute nos démocraties ne connaissent pas de pareilles fureurs, mais par contre, personne n'y est responsable, nul n'est garant du respect de la loi; nous sommes en présence de la volonté anonyme de conseils composés de magistrats très honorables, mais personnellement irresponsables. Nos

magistrats sont nommés par une majorité politique dirigée elle-même par un groupe, en sorte que cette fameuse loi du nombre, dont on parle tant dans les républiques, n'est plus à l'heure actuelle qu'une fiction et que le vrai maître de la situation, ce ne sont pas ceux qui sont en vue, ceux que nous acclamons dans les fêtes nationales, ce sont la plupart du temps des conseillers officieux invisibles, qui restent dans la coulisse, mais qui n'en savent que mieux faire prévaloir leurs opinions.

Je n'insisterai pas davantage sur les mérites relatifs des monarchies et des démocraties. Prolonger cette comparaison serait oiseux. Nous avons devant nous un exemple de ce qu'une république peut faire lorsqu'elle s'écarte de la ligne droite des sains principes sur lesquels la justice humaine est fondée.

Je désire plutôt vous rappeler que ce qui se passe en Suisse arrête l'attention de nos voisins. Déjà au dehors, au delà de notre frontière de l'ouest, on s'inquiète des délibérations qui se déroulent en ce moment au sein de nos conseils, et l'on marque une véritable surprise à voir la vieille Suisse, autrefois citadelle du libéralisme européen, capituler, passer avec armes et bagages au camp de la réaction autoritaire. J'ai lu hier dans un journal très pondéré et prudent dans ses appréciations, *Les Débats*, un petit article qui nous donne la note de ce que l'on pense de nous en France, dans ce pays avec lequel nous avons tant de relations de tout genre. N'allez pas croire qu'il s'agisse d'une correspondance envoyée de Berne dans le but d'exercer sur vous une pression. Sans doute, les journalistes sont capables de tous les méfaits, n'est-ce pas? et pour soutenir les idées qui leur sont chères, ils seraient capables d'aller jusqu'à faire de la propagande sur le terrain de la presse étrangère. Mais non, ce n'est pas le cas. L'article n'émane ni d'un de nos journalistes ni, je n'ai pas besoin de le dire, d'un membre de l'assemblée fédérale essayant de se procurer ainsi des arguments pour la discussion:

«La vieille liberté helvétique est en passe de devenir une pure légende; le socialisme a pris sur le gouvernement suisse un empire qui doit rendre bien envieux ses adeptes français. C'est à propos des relations entre l'état et les compagnies de chemins de fer qu'il a eu ses dernières manifestations caractéristiques.

«Le conseil national discute, en ce moment, une loi sur la comptabilité des chemins de fer. Un de ces articles prévoit le remplacement, par le tribunal fédéral, des tribunaux arbitraux, auxquels d'après les concessions de certaines compagnies doivent être soumises toutes les contestations qui peuvent surgir entr'elles et l'état. Il ne s'agissait donc de rien moins pour l'état que de retirer, après coup, aux compagnies un droit qui leur avait été reconnu, de violer un contrat au bas duquel la Confédération avait posé sa signature. Des hommes tels que MM. Speiser, Bolla, Hilty et Comtesse ont éloquemment condamné l'énormité de cette prétention, d'après laquelle il n'y aurait plus de droit, lorsqu'il s'agit de l'état; mais les socialistes du conseil fédéral ont fait rage. L'un d'entr'eux, M. Marti . . . . . (l'auteur de cet article ne connaît évidemment pas les membres du conseil fédéral) . . . . . a été aussi candide que violent et il a dit que voulant le rachat des chemins de fer, il y pousserait par n'importe quel moyen. La fin jus-

«tifie les moyens. Le conseil national a été de cet avis et par 69 voix contre 47, il a voté l'article et exprimé ainsi l'opinion que l'omnipotence gouvernementale doit autoriser l'état à n'avoir pas de parole.»

Vous savez maintenant ce qu'on pense de nous chez ceux qui suivent avec impartialité notre vie politique. Je vous demande si ce jugement sévère n'est pas mérité par des propositions législatives de la nature de celles qui nous sont recommandées? Dites-moi si l'art. 22 que nous discutons ne justifie pas absolument le blâme qui nous est infligé? Comment notre patriotisme ne serait-il pas troublé par des dispositions tellement contraires à la justice que l'on se demande vraiment si le rédacteur en a compris le sens et la portée! Que répondre à un paragraphe tel que celui-ci:

« . . . La procédure prévue au chapitre II, «chiffre 1 de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale est applicable en pareil cas, procédure d'après laquelle le tribunal fédéral juge comme instance unique. Dans cette procédure l'entreprise de chemin de fer est tenue de se présenter comme demanderesse.»

Dans quelle législation civilisée trouvera-t-on une règle semblable à celle contenue dans la dernière phrase? A-t-on jamais vu une loi qui oblige une partie à se présenter toujours comme demanderesse dans un procès, tandis que l'autre sera toujours défenderesse. Evidemment dans la plupart des cas ce sont les compagnies qui seront demanderesses, parce qu'elles protesteront contre les décisions du conseil fédéral, mais ce sera la conséquence des faits. Ne le mettez pas dans la loi comme une règle fixe, ne dites pas qu'à aucun moment le régime du droit commun ne sera appliqué aux compagnies de chemins de fer! Y aura-t-il dorénavant chez nous deux catégories de justiciables? Ceux qui jouiront de l'égalité, prévue par l'article 4 de la constitution et ceux d'un rang inférieur et contre lesquels la loi sera ouvertement tournée? Je ne puis admettre un seul instant, une pareille distinction et il me semble qu'une telle aberration ne peut réussir auprès de vous, car je persiste à compter sur le bon sens de ce conseil qui, j'en suis sûr, fera disparaître une aussi grosse tache de cette loi.

Au surplus, si vous voulez consacrer un régime d'exception, faites toutes les lois que vous voudrez! Vous pourriez même vous contenter d'une très simple en deux articles:

« Art. 1<sup>er</sup>. La Confédération prend les chemins de fer.

« Art. 2. Si les compagnies osent réclamer, elles devront se présenter comme demanderesses, et si on leur accorde quelque chose, ce sera le moins possible.»

Ce serait plus franc que de faire une loi qui a la prétention d'être étudiée raisonnée et dans laquelle se trouvent des dispositions aussi extraordinaires. Ne vous y trompez pas, le débat qui est engagé dans ce moment n'est pas un simple duel entre partis politiques. C'est plus qu'une rencontre des groupes de nos corps parlementaires. Il ne s'agit pas ici d'un choc entre la gauche, la droite et le centre ou quelque autre fraction de l'assemblée. Voyez les noms des orateurs engagés. Il est facile de reconnaître que tous les partis sont con-

fondus dans la mêlée et qu'ils ont brisé le cadre de leur classement ordinaire.

Pour combattre l'art. 22, quels ont été les orateurs au conseil national? M. Speiser de Bâle qui appartient au centre, jurisconsulte émérite et dialecticien serré; M. Bolla, l'éloquent orateur tessinois; M. le professeur Hilty, un maître en sciences juridiques et philosophiques, et enfin un homme qui possède les qualités de l'homme d'état et dont vous ne contesterez pas la valeur. M. Comtesse.

De l'autre côté, vous retrouvez le même mélange, la même variété. Ce sont M. Fehr, l'honorable magistrat de Thurgovie; M. Marti qui était naguère, — qui pourrait l'oublier? — directeur d'une compagnie de chemin de fer, qui n'est pas la moins importante ni celle qui serait le moins atteinte par la loi; M. Curti, dont l'esprit fin et l'éloquence séduisante cèdent volontiers au paradoxe; M. Keel, l'orateur en vue de la droite! Ces coalitions d'hommes ordinairement séparés, ne démontrent-elles pas que nous ne sommes pas en présence d'une simple rivalité des partis politiques, mais que de part et d'autre, on estime que le moment est venu de songer aux conséquences d'une législation qui mettrait en péril notre unité nationale elle-même.

Il est de plus en plus évident que la Suisse allemande et romande — je ne veux pas les opposer, mais je constate un fait — ont des théories du droit absolument différentes l'une de l'autre. D'après les traditions de la Suisse romande l'état doit être avant tout l'agent du développement de l'individu par le progrès général. Dans la conception juridique de la Suisse romande, l'état n'est pas supérieur à l'individu, ils ne sont jamais opposés l'un à l'autre, ils s'unissent au contraire dans une harmonieuse communauté pour parvenir au perfectionnement collectif qui est la garantie du perfectionnement individuel. Nous cherchons à grouper les forces de l'état et de l'individu parce que nous les associons dans le but commun à atteindre.

Que M. Curti dans une sortie spirituelle raille la Suisse romande et lui dise qu'elle en est encore au vieux droit italien, il a sans doute voulu dire à l'ancien droit romain et non pas à celui des républiques italiennes de Venise, Florence, Gênes etc. Nous répondrons: Eh bien! oui, nous ne répudions pas les souvenirs de ce vieux droit romain qui dans l'histoire de l'humanité tient une si large place et a bien sa valeur, soyez en sûrs. Il a fondé un peuple fort, qui pendant près de sept siècles fut le maître du monde. Il a créé une civilisation qui subsiste depuis deux mille ans. Peut-on traiter avec dédain ou légèreté un droit puissant et vivace qui à son actif des oeuvres aussi grandes?

La Suisse allemande a un tout autre idéal. L'état prime l'individu. Il n'existe pas de droit en dehors de lui. Il est le maître et l'individu n'a qu'à s'incliner et se courber devant sa force.

De ces deux doctrines de droit en présence l'une de l'autre; de ces deux doctrines si dissemblables, quelle est celle qu'a choisi le conseil fédéral? Est-ce par raisonnement ou entraînement? Il n'a pas hésité, et s'est rangé du côté de la toute puissance, du côté de l'idéal germanique. Il s'est laissé hypnotiser par l'Allemagne. Sans doute, l'Allemagne est un grand pays dans lequel nous avons beaucoup à prendre, ne fût ce que la notion de discipline qui nous fait quelque peu défaut, cependant, je

n'ai jamais considéré ce pays comme étant la terre classique de la démocratie et de la liberté. Et pourtant, si en Prusse le roi a modifié des concessions de chemins de fer, il ne l'a fait que parce qu'il avait été stipulé, à l'origine, qu'elles pourraient toujours l'être. Ainsi ce souverain qui personnifie le pouvoir absolu n'a fait que suivre les stipulations conventionnelles conclues lors de l'octroi des concessions. La Prusse forte et belliqueuse a toujours respecté le droit dans l'ordre de questions qui nous occupe.

Et à ce propos, je ne puis résister à la tentation de vous rappeler quelques vers d'une histoire charmante, celle «du meunier sans souci». Frédéric le Grand voulait étendre le parc qui embellit le palais de Potsdam. Mais au milieu du terrain qui se déroule dans la perspective du palais se trouvait la misérable chaumière d'un meunier; cela gênait les rêves artistiques des architectes royaux.

«On avait fait des plans fort beaux sur le papier,  
«Où le chétif enclos se perdait tout entier.»

Le roi s'irritait de l'obstination du méchant meunier à ne pas vouloir lui céder son moulin.

«Les rois mal aisément souffrent qu'on leur résiste.»

Frédéric fait venir notre homme et lui dit:

«Sais-tu que sans payer je pourrais bien le prendre,

«Je suis le maître moi!

Mais le meunier ne se laisse pas intimider:

«Vous, prendre mon moulin!

«Oui, si nous n'avions pas des juges à Berlin.»

Nous aussi avons des juges à Lausanne et je m'en rassure. Mais je me demande si leurs compétences judiciaires limitées seraient assez fortes pour résister aux caprices d'un nouveau Frédéric le Grand et si le meunier sans souci serait aussi bien protégé dans notre patrie qu'il le fut jadis dans l'ombrageuse Prusse?

Le conseil des états, lorsque s'ouvrit pour la première fois ce débat, vit très nettement le péril de l'art. 22 et avec beaucoup de sagesse, après une délibération qui, on peut le dire, fut très approfondie et très sérieuse, il décida qu'il fallait respecter des droits acquis, qu'à plusieurs reprises, du reste, le conseil fédéral avait déclaré, *urbi et orbi*, intangibles, bien décidé, disait-il, à ne jamais les léser. Or, parmi ces clauses consacrées figure précisément celle relative à la constitution des tribunaux d'arbitres et très loyalement vous avez maintenu cette stipulation des concessions.

Il en a été tout autrement au conseil national. Ce conseil plus agité, que le nôtre, plus accessible aux passions oratoires, a déchiré notre jugement, renversé l'échafaudage que nous avions élevé et il a mis à la place des dispositions qui réduisent à néant la valeur des concessions.

L'affaire nous revient donc. Votre commission en a délibéré à nouveau, et à mon très grand regret une majorité a décidé de s'incliner devant la décision du conseil national, tandis qu'une minorité défend notre précédente décision.

Je ne sais quelle sera l'opinion de cette assemblée. Le conseil des états reculera-t-il? se déjugera-t-il? désavouera-t-il son oeuvre?

J'en serais presque à le souhaiter, car plus une loi porte l'empreinte de sentiments que frappe la

réprobation populaire, plus elle a de chances de sombrer et d'accroître le nombre de ses adversaires. Je me trouvais, il y a quelques jours, avec un ami qui me dit: «Vous retournez à Berne pour le projet sur la comptabilité; laissez faire, et surtout pas d'amendements! N'essayez pas d'atténuer les fautes commises, gardez-vous de la perfectionner, de la «doucir; plus elle sera mauvaise, plus elle contiendra de dispositions ayant indiscutablement l'apparence de véritables iniquités, plus vite on se débarrassera de cette méthode législative, plus le peuple sera disposé à balayer de semblables propositions!»

Mon tempérament personnel ne me permet pas de suivre ce conseil, étant plutôt enclin à la conciliation. Vous avez pu voir en effet dans plusieurs circonstances que je ne suis pas intransigeant et que je ne demande qu'à perfectionner les lois même quand elles sont aussi critiquables que celle qui nous est soumise. Mais je reconnais que les adversaires résolus de la législation fédérale actuelle peuvent se réjouir de voir introduire une disposition aussi blessante que celle de l'article 22.

Et quel argument nous apporte-t-on pour nous engager à revenir sur la décision que nous avons prise? Dans la discussion qui s'est déroulée au sein du conseil national a-t-il surgi quelque idée nouvelle de nature à nous faire changer d'opinion, à nous pousser à une volte-face? Absolument pas. Le débat a été très vif, il a eu des allures véhémentes, parfois même passionnées, mais quant aux arguments de fond rien de nouveau n'a été allégué. Un orateur entre tous a eu la palme pour la vivacité avec laquelle il a flagellé les compagnies, et l'on en trouve encore l'écho dans les journaux bien informés. C'était merveille de le voir fustiger les vendeurs qui encombrant les allées du temple, foudroyer les sociétés qui s'étaient montrées incapables, ces directions impuissantes qui n'ont pas su ménager leur personnel, et qui l'ont démoralisé par leur cupidité, par leur amour de l'argent! La préoccupation de gros dividendes à se partager les obsédait. Et en entendant son virulent réquisitoire, on se représentait les administrateurs avarés assis à une table, autour d'un gâteau immense, et absorbant à bouchées doubles les profits copieux de leur exploitation.

Ces paroles vigoureuses donnaient un spectacle intéressant, intuitif, suggestif. Cependant quelques personnes qui y assistaient et qui n'ont pas perdu toute mémoire se demandaient si ce député avait bien le droit de tenir un tel langage, si ce Juvénal actuel qui cingle si vertement les compagnies, n'était pas précisément celui qui attirait jadis ces financiers Juifs de Berlin, contre lesquels il s'élève avec tant de force aujourd'hui? N'a-t-il pas été mêlé de près à l'administration d'une compagnie de chemins de fer, et si la direction en a été coupable, n'a-t-il pas sa part de responsabilité? Quant aux gros dividendes, évidemment ses souvenirs sont bien trompeurs, car de son temps, jamais il ne fut distribué aucun dividende quelconque et je suis persuadé qu'à cette époque les rayons Roentgen, si fort à la mode maintenant, n'auraient jamais révélé aucun corps métallique, argent ou or, dans le coffre-fort ou la caisse de sa direction!

Nous avons ainsi entendu des choses étourdissantes dans le débat du conseil national. Mais au point de vue du droit strict de l'argumentation juri-

dique, rien ne nous a été apporté! Au reste, je sais gré aux orateurs violents, je sais gré à ceux qui ont de la verve parce que non seulement ils animent le débat, mais surtout parce que grâce à eux les questions sont nettement posées. Et c'est ce qui arrive en ce qui concerne l'art. 22, la question est bien posée, il s'agit de la préparation du rachat des chemins de fer que ses partisans ont salué comme l'avènement de la prospérité générale, comme la grande oeuvre sociale. On nous a annoncé à cette occasion que les tarifs seraient abaissés, que chacun pourrait voyager dans des conditions bien plus favorables que celles actuelles, que le moindre petit coin de campagne aurait son express, bref, que chacun serait servi à souhait! Toutes choses seront améliorées. On verra affluer sur les marchés des villes des approvisionnements en si grande quantité qu'ils ne coûteront presque rien, puisqu'ils n'auront plus à supporter de frais de transport! Et la pauvre agriculture, elle sera servie d'une façon si admirable, qu'elle n'aura plus à gémir sur son manque de bras, puisqu'une ère de prospérité, un véritable âge d'or s'ouvrira pour elle aussitôt que les lignes seront exploitées par l'état.

Ah, messieurs, je désirerais de tout mon coeur que tout cela fut autre chose que des mirages trompeurs; mais un fait récent m'empêche d'y ajouter le moindre crédit parce qu'il a démontré l'impuissance absolue de l'état dans ce domaine; je veux parler du mouvement des chemineaux!

Un homme jeune, actif, intelligent, hardi, a surgi tout-à-coup. Hier inconnu, son nom est partout aujourd'hui. Cet homme a réuni en de grandes assemblées générales tout le personnel des chemins de fer. Elles ont été tenues avec beaucoup de correction et de dignité. Dans ces assemblées il a proclamé depuis plusieurs mois d'avance d'une façon très calme que bientôt une grève générale interromprait tous les services publics de transport en Suisse. Quant aux contrats de louage de services qui attachent encore le personnel aux compagnies, on les a traités comme de simples fétus de paille!

Cet homme, il faut bien le reconnaître, est arrivé à une heure psychologique. Il a trouvé un terrain bien préparé, puisque les compagnies de chemins de fer sont officiellement suspectes à l'administration supérieure, que plusieurs sont à l'index, quelques-unes même presque au pilori. Il n'y avait donc pas de ménagements à avoir vis-à-vis d'elles. L'autorité fédérale n'est-elle pas sévère à leur endroit; le conseil fédéral ne présente-t-il pas aux chambres une loi dont le but avoué est de préparer le rachat, mais qui en réalité tend ouvertement à déprécier la valeur de l'actif social afin de permettre à la Confédération de réaliser une économie considérable sur le prix d'achat? Il a facilement compris, cet homme, qu'il ne déplairait pas au souverain en entreprenant une campagne contre les compagnies. D'autre part, il n'ignorait pas la bienveillance empressée que le département, à plusieurs reprises, avait affichée dans ses enquêtes auprès du personnel, s'informant avec une sollicitude plus que paternelle de la situation de chaque fonctionnaire. Vous connaissez le dialogue. S'adressant à un employé: Combien gagnez-vous! Trois francs cinquante. C'est bien peu, est-ce que vous ne désirez pas recevoir davantage? Combien d'heures de travail avez-vous? 12 heures, 14 heures! C'est beaucoup! ne pensez-vous pas

qu'il faudrait changer la répartition de votre travail? — Combien de jours de repos avez-vous? et vous les accorde-t-on toujours bien? — Trente ou quarante! — C'est bien peu, ne voudriez-vous pas en avoir cinquante-deux au moins?

Cette enquête, qui vous paraîtra fantaisiste, n'est cependant qu'une pâle reproduction de la réalité. N'est-il pas évident que cette tendresse suggestive laissait prévoir que les réclamations du personnel auraient toute chance d'être accueillies favorablement en haut lieu. L'heure était donc propice à une agitation.

Personnellement je trouve que les employés ont eu raison. Leur sort est rude et pénible. Sans cesse exposés à de graves dangers et aux intempéries, ils accomplissent chaque jour une somme d'efforts physiques qui peuvent ruiner leur santé en peu d'années. Un modeste salaire ne les met pas à l'abri des mauvais jours de l'avenir. C'est pourquoi, lorsqu'ils entendent la Confédération les inciter à demander davantage, à réclamer des augmentations ou un repos plus complet, ces hommes seraient bien sots, surtout ceux qui ont des charges de famille, de refuser l'aide qui leur est si gracieusement offerte. Qui agirait autrement à leur place?

Le promoteur du mouvement l'a bien compris et il faut lui rendre ce témoignage qu'il a montré de la décision, de la perspicacité, et qu'il a su agir au bon moment. La preuve c'est qu'immédiatement son prestige a rayonné et grandi dans le pays. Si vous vous promenez sous les arcades des rues de Berne, vous apercevrez dans les vitrines des magasins où, jusqu'ici, nous contemplions presque avec attendrissement les portraits de nos magistrats aimés et respectés, à côté d'eux et quelques fois au devant d'eux, une autre photographie qui a beaucoup d'allure et qui est destinée à répandre dans tout le pays l'image et la physionomie intelligente de celui qui a su saisir le moment favorable à une attaque contre les compagnies de chemins de fer. La photographie ne suffit même pas, c'est le bronze, le bronze des médailles autrefois réservé aux Catons, aux Scipions, aux hommes ayant rendu les plus grands services à leur patrie, c'est le bronze qui montre maintenant à la foule émerveillée l'énergique profil de ce descendant de Spartacus. Quand il apparaît quelque part, il est accueilli avec enthousiasme par la population, et quand il pénètre dans les bureaux des départements fédéraux, on le reçoit avec une sympathie non dissimulée. Dans la fameuse conférence des compagnies de chemins de fer du 29 février, les paroles sévères ont été réservées à l'adresse des directeurs qui n'étaient pas autorisés à céder, tandis que le promoteur du mouvement se sentait fortement soutenu.

Pendant cette longue période d'agitation, que faisait le département fédéral? Un conseiller national curieux, indiscret peut-être, a interpellé le conseil fédéral pour connaître les mesures qu'il avait sans doute prises en vue de la grève qui menaçait d'éclater. Les renseignements donnés ont été des plus insuffisants. Il en résulte même cet aveu que le conseil fédéral, ou du moins son département compétent, n'a pas tenté un seul instant d'arrêter le mouvement. Pas une seule fois il n'a dit au représentant des employés que ceux-ci, étant liés par un engagement, ils ne pouvaient le rompre, que le code fédéral des obligations, promulgué par

la Confédération, qui doit en assurer l'exécution, devait être respecté par tous, petits et grands, sans distinction. Pas une seule fois il ne les a dissuadés de rompre des conventions librement consenties; il n'y a même pas songé! C'est ce qui ressort des renseignements apportés au conseil national, à moins que le secret d'état ait empêché l'honorable conseiller d'en dire davantage. Espérons-le!

Quoiqu'il en soit, tant de discrétion est loin de nous rassurer et il est permis d'affirmer que le devoir du département fédéral compétent eût été de faire comparaître les deux parties devant lui pour sommer les compagnies de chemins de fer d'améliorer le sort de leur personnel d'une manière suffisante et d'autre part dire avec fermeté aux employés: Vous ne devez pas interrompre les services généraux du pays et nous ne serons pas avec vous, si vous violez les engagements que vous avez pris.

Rien de semblable n'a été fait. Une nouvelle grève pourra éclater plus tard, le péril pourra paraître, la porte est ouverte! On a appris et on sait maintenant comment un mouvement de cette importance peut être organisé. Et vous voudriez confier à l'administration publique la direction du réseau national, alors que dans de graves circonstances, où elle n'était pas partie et où son intérêt personnel n'était pas engagé, elle n'a pas su maintenir le respect des conventions et assurer l'ordre! Je dis que la menace de grève des chemineaux démontre que l'administration fédérale serait impuissante à exploiter utilement le réseau des chemins de fer suisses, que par conséquent il ne faut pas songer au rachat dans de pareilles conditions, mais qu'il faut s'entendre avec les conseils d'administration des compagnies pour perfectionner les moyens de transport et faire droit aux revendications du public et des employés dans ce qu'elles ont de légitime et d'acceptable.

Quand l'état sera propriétaire des chemins de fer, croyez-vous que le public sera mieux servi; pensez-vous que la Confédération achèvera le réseau, opérera-t-elle le percement du Simplon et du Splügen, construira-t-elle les lignes secondaires? Non, elle laissera au capital privé le soin de faire les expériences. Et quant au service, croyez-vous qu'il y aura abaissement du tarif? Tout le monde sait que l'état administre et exploite à des conditions plus onéreuses que les particuliers, il ne faut donc pas penser que lorsque l'état exploitera les chemins de fer, ce sera avantageux pour le public. Et les réclamations! Aujourd'hui ceux qui ont à se plaindre des compagnies s'adressent aux tribunaux, ils frappent à la porte du département fédéral qui les accueille avec une évidente sympathie. Mais lorsqu'au lieu de compagnies privées on se trouvera en présence de l'état lui-même, ce sera bien différent! L'état est une muraille, rien ne pourra le battre en brèche. L'administration fédérale sera ce que sont toutes les administrations officielles, ce n'est donc pas un reproche particulier à la nôtre. L'administration use et décourage les réclamants semblable aux rochers sur lesquels viennent se briser en écume les vagues de la mer, elle repousse toutes les plaintes et toutes les protestations, comme attentatoires à son infailibilité.

Au lieu de nous laisser hypnotiser par l'Allemagne, ne serait-il pas préférable de tourner les yeux vers un autre pays qui peut nous donner le

véritable bon exemple à suivre? L'Allemagne est condamnée au régime militaire pour longtemps. Par ses conditions historiques et économiques, il lui est interdit de pratiquer largement les doctrines de la liberté commerciale et industrielle. Mais non loin de l'Allemagne, vers l'ouest, existe un autre grand peuple, fort, puissant, qui a créé un vaste empire et qui est maître du commerce du monde, l'Angleterre. Quelqu'un songe-t-il en ce pays prospère à livrer ses chemins de fer à l'état? Nullement, parce que dans cette vigoureuse nation, on croit encore que la force collective réside dans la conservation et le développement de la valeur individuelle autant que dans le respect de la justice. C'est dans cette direction que nous devons regarder, si nous voulons, à tout prix, imiter autrui.

Je crains d'avoir abusé de votre patience et je vous en demande pardon, mais j'avais besoin d'exprimer les sentiments qui m'obsèdent. A l'heure actuelle un réel malaise règne parmi nous, les poitrines sont oppressées, le moment est si difficile, que l'indécision a pénétré dans l'orientation habituelle des partis politiques; des tiraillements surgissent dans leur sein et, peut-être, sommes-nous à la veille d'un nouveau classement des fractions politiques de l'assemblée. Nous ne pouvons nier, Messieurs, que la législature actuelle finisse mal; on y a fait souvent de la mauvaise besogne, parce que le conseil fédéral n'a pas toujours su résister à la poussée de certains personnages de son entourage qui sont en perpétuelle gestation de prétendus progrès, qui aboutissent invariablement à une réglementation plus étroite du peuple, à une restriction de la liberté.

Une telle politique est néfaste, elle divise les forces libérales précisément à l'heure où il faudrait les grouper pour résister aux assauts prochains du socialisme. Pour moi — je le déclare nettement — je préfère de beaucoup un socialiste avoué, visage découvert, qui poursuit la réalisation d'un idéal généreux quoique utopique et qui cherche à s'appuyer sur les lois de la science, à ces bourgeois politiques qui, devant le peuple, jouent aux socialistes modérés, tandis qu'ils n'ont en réalité que le souci de la conquête et de la conservation du pouvoir à leur profit personnel. Ces hommes sont les véritables ennemis de la patrie; ils ébranlent la confiance que nous avons apprise à avoir dans nos sages magistrats, ils affaiblissent le profond amour que tout jeune nous avons ressenti pour le conseil fédéral et les autorités planant au-dessus des divisions; ils troublent notre pays et le transforment en un laboratoire d'expériences socialistes, dont l'étranger fera son profit, alors que nous en subissons les désastreuses conséquences.

Si nous n'y prenons garde, ces politiciens bourgeois, enrichis et satisfaits, creuseront un abîme entre les différentes parties de notre chère Suisse et si nous n'employons pas toute notre énergie à ramener le calme, le bon sens et la modération, cet abîme n'engloutira pas seulement notre argent, notre prospérité matérielle, mais, ce qui a une bien plus haute valeur: la paix entre les citoyens et la raison d'être de notre fédération, dont les origines reposent sur le respect de la foi jurée et de la parole donnée. J'ai dit!

**Ritschard:** Nur ganz wenige Worte! Ich habe Ihnen meinen Standpunkt in der letzten Session des Nähern dargelegt. Derselbe geht dahin, dass die Schiedsgerichte abgeschafft werden sollen. In dieser Ansicht bin ich seither durch folgende Gesichtspunkte, die ich noch kurz darlegen muss, bestärkt worden.

Wie bereits der Präsident der Kommission, Herr von Arx, gesagt hat, ist der Art. 21 des Gesetzes unwidersprochen angenommen worden. Demselben ist weder von den beteiligten Kreisen, den Eisenbahngesellschaften, noch von den grundsätzlichen Anhängern der Schiedsgerichte widersprochen und er so ohne Sang und Klang in das Gesetz aufgenommen worden. Herr von Arx hat Ihnen bereits gesagt, dass gerade die wichtigsten Parteien, die sich auf die Konzessionen und auf den Rückkauf beziehen, in dem Art. 21 dem Bundesgerichte übertragen sind. Dieser Art. 21 sagt — ich will das nochmals konstatieren — dass, wenn über die Grundsätze, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital festgesetzt werden sollen, zwischen Bundesrat und Eisenbahngesellschaften eine Einigung nicht erzielt werden kann, der Bundesrat die streitigen Punkte entscheide und das Bundesgericht darüber endgültig verfüge, wenn die Eisenbahngesellschaften diese Fragen vor dieses Forum ziehen. Nun sage ich: die Fragen, was die Anlagekosten sind, was der Reinertrag ist und wie er zu berechnen ist, gehören zu den wichtigsten. Denn unter die Frage der Erörterung des Reinertrages fällt die wichtige Frage, wie die Bestimmung der Konzessionen, dass die Bahnen in betriebsfähigem Zustande zu übergeben sind, aufzufassen ist. Diese Frage hängt dann auch mit der Frage des Erneuerungsfonds und dessen Verwendung zusammen. Sie wissen, dass man hierüber verschiedener Ansicht ist und dass demnach auch die Summen, welche für die Bahnen zu bezahlen sind, weit auseinander gehen. Die einen sagen: der betriebsfähige Zustand einer Bahn ist der Zustand derselben, wenn sie neu ist. Die andern sagen: unter betriebsfähigem Zustande ist nur der leistungsfähige Zustand zu verstehen. Kurz, die Anschauungen gehen hier weit auseinander. Und gerade diese Frage wird nach dem in Art. 21 vorgesehenen Verfahren durch das Bundesgericht entschieden. Die Beteiligten selber und ihre Freunde haben also hier den Standpunkt der Schiedsgerichte aufgegeben. Nun kommt der Art. 22. Nach diesem Artikel soll das Bundesgericht und nicht die Schiedsgerichte über das Quantum der Entschädigungssumme entscheiden. Denn wenn Sie hiefür die Schiedsgerichte beibehalten wollten, würden Sie unter Umständen in folgende fatale Situation kommen. Es besteht die Anschauung, die auch in den Eingaben der Eisenbahngesellschaften ausdrücklich vertreten wird, dass die Schiedsgerichte nicht an die gesetzgeberischen Erlasse der Eidgenossenschaft gebunden, sondern in ihrem Urteil frei seien. Ich halte zwar, nebenbei gesagt, ohne es gerade weiter ausführen zu wollen, diese Theorie für durchaus unrichtig. Nach meiner Ansicht sind die Schiedsgerichte — wenigstens theoretisch genommen — an die ganz gleichen Gesetzesnormen wie die ordentlichen Gerichte gebunden, und es wäre ein eigentümlicher Rechtszustand, wenn man Gerichte zuliesse, die sich über alle Gesetze hinwegsetzen könnten und also in einen vollständigen Widerspruch zu der allgemeinen Rechtsordnung gesetzt würden.

Aber diese Ansicht wird vielfach verfochten und wir sind gar nicht sicher, dass das betr. Schiedsgericht, das eingesetzt würde, um diese Summen zu ermitteln, sich nicht auch auf diesen Standpunkt stellen würde. Und welches Schauspiel würde sich uns da bieten? In welches Verhältnis würden wir zu Art. 21 und zu den Entscheiden des Bundesgerichtes kommen, wenn dieses Schiedsgericht in der Anwendung der Gesetze frei ist und als Grundlage nichts anderes als die Konzessionen und die Auslegung, die es ihnen giebt, zu haben braucht? Das Schiedsgericht würde sagen: allerdings hat das Bundesgericht hier die Grundsätze festgestellt, aber ich, Schiedsgericht, bin an diese Feststellung nicht gebunden; ich bin vollständig frei. So hätten Sie also den Zustand, dass das reguläre Gericht vollständig desavouiert würde. Das ist für mich ein Grund mehr, dass ich auch bei Art. 22 für Abschaffung der Schiedsgerichte stimme.

Dass wir in diese Situation geraten sind, sind die Beteiligten und die grundsätzlichen Anhänger der Schiedsgerichte mit schuld. Niemand hat von dieser Seite her gegen Art. 21 Opposition gemacht. Mit ihrer Mitwirkung sind wir in diese Situation geraten, und wir können aus derselben nur dann herauskommen, wenn wir folgerichtig einen Schritt weitergehen und, nachdem wir die Schiedsgerichte in Art. 21 teilweise abgeschafft haben, sie in Art. 22 ganz abschaffen.

Für den Fall aber, dass die Schiedsgerichte beibehalten würden, möchte ich Ihnen vorschlagen, folgendes Postulat anzunehmen: « Der Bundesrat wird eingeladen, den Räten eine Vorlage zu unterbreiten, in welcher für die in den Konzessionen vorgesehenen Schiedsgerichte die notwendigen prozessualischen Vorschriften aufgestellt werden ».

Ich begründe dieses Postulat ungefähr mit den Ausführungen, die ich in der letzten Session in dieser Sache gemacht habe. Ich habe Ihnen damals gesagt, dass in den Konzessionen nur die nackte Bestimmung enthalten ist, dass Schiedsgerichte entscheiden sollen, während über das Verfahren, über gewisse notwendige Normen, an die sich die Schiedsgerichte zu halten haben, nichts gesagt ist. Ich halte es nun für absolut notwendig, dass gewisse Normen aufgestellt werden. Denken Sie sich z. B. den Fall, dass eine Partei sich weigere, ihre Schiedsgerichte zu besetzen. Was wollen Sie dann machen? Sie haben nirgends gesetzliche Anhaltspunkte, kein Zwangsrecht für diese Partei, die Schiedsrichter zu ernennen. Es ist auch niemand da, der an Stelle dieser Partei die Schiedsrichter wählen könnte. Es müsste also nach dieser Richtung eine Bestimmung, eine Vorschrift aufgestellt werden. Im weitern sind einige wenige Bestimmungen über die Zeit nötig, innerhalb welcher der Schiedsrichterspruch ausgegeben werden muss. Auch die Frage der Anfechtbarkeit eines schiedsgerichtlichen Urteils müsste normiert werden. Für den Fall, dass ein Schiedsgericht weit über sein Pensum, das ihm durch die Konzession eingeräumt ist, hinausgehen würde, muss doch ein Rechtsmittel gegeben sein, gegen ein derartiges Urteil sich auflehnen zu können. Dann müsste nach meiner Ansicht die Bestimmung aufgenommen sein, dass das Urteil eines Schiedsgerichtes Rechtskraft hat. Denn Rechtskraft hat das Schiedsgericht jetzt im Grunde nicht, wenn es nach den Konzessionen in Funktion tritt. So sind noch eine Reihe von Fragen, die in diesen

gesetzlichen Vorschriften notwendigerweise zu normieren wären.

Auch die andere Hauptfrage, die ich schon berührt habe, das Verhältnis des Schiedsgerichtes zur Gesetzgebung, müsste in diesen Vorschriften normiert sein. Wir müssten die Meinung, dass die Schiedsgerichte sich über alles hinwegsetzen können und an nichts gebunden seien, ein für allemal zerstören und in diese Vorschriften den Satz einschreiben, dass die Schiedsgerichte gerade so gut wie die regulären Gerichte an die objektiven Rechtsnormen gebunden sind.

Ich stimme also dazu, dass wir, in konsequenter Weiterführung des Art. 21, in Art. 22 die Schiedsgerichte abschaffen, und ich kann mir die Vorwürfe, die von Seite des Herrn Richard und Anderer gemacht werden, man gehe da mit wohlverworbenen Rechten oder mit Zusicherungen moralischer Natur unbillig um, durchaus nicht gefallen lassen. Ich will nicht mehr in eine nähere Diskussion eintreten; aber ich behalte die Freunde der Schiedsgerichte bei ihrem ersten Schritt, bei dem Hauptschritt, den sie mit uns gemacht haben. Sie haben für die Entscheidung der Hauptfragen, für die Feststellung der Anlagekosten und des Reingewinns und die Frage, was unter befriedigendem Zustand zu verstehen sei, die Schiedsgerichte beseitigen lassen und die ordentlichen Richter gewählt. Die Schiedsgerichte hätten also nur noch den unwesentlichen Teil zu erledigen. Ich sage aber: wenn wir diesen ersten Schritt gethan haben, so thun wir auch den zweiten; wenn wir im wesentlichsten Teil die ordentlichen Gerichte an Stelle der Schiedsgerichte gesetzt haben, so thun wir es auch noch für den Rest!

**M. le Président:** Votre président vous propose le renvoi du postulat Ritschard à la fin de la discussion du projet, dans le cas où vous maintiendriez l'art. 22.

**Bundesrat Zemp:** Ich will dem Beispiel des Vorredners folgen und, mit Ausserachtsetzung aller andern Gedanken, die bei der Beratung des Rechnungsgesetzes entwickelt worden sind und mit diesem in keinem Zusammenhang stehen, mich auf das beschränken, was in Frage ist. Und in Frage ist dermalen: Ist es angänglich und thunlich, an die Stelle der Schiedsgerichte, welche in einzelnen Konzessionen für die Beurteilung der Rückkaufsfragen vorgesehen werden, das Bundesgericht zu setzen? Nun halte ich es nicht für überflüssig, auch hier zu untersuchen, in welchen Fällen durch die vorgeschlagene Neuerung neues Recht geschaffen wird. Bis zum Jahre 1872 sind in allen Konzessionen Schiedsgerichte vorgesehen, von 1872 an dagegen in keiner mehr, sondern überall ist von da an das Bundesgericht vorgesehen. Der Zahl nach gruppiert sich die eine und andere Art der Rechtsprechung so: Bis zum Jahre 1872 gab es überhaupt 21 Bahnunternehmungen mit selbständiger Rechnungsführung. Seit dem Jahr 1872, unter der Herrschaft des gegenwärtigen Gesetzes, sind 67 weitere Bahnunternehmungen dazu gekommen. Also 21 Bahnen stehen unter dem alten und 67 unter dem neuen Regime. Unter diesen 67 Bahnen figurieren beinahe alle Nebenbahnen. Ich kann mich nicht erinnern, dass

überhaupt unter dem alten Regime Nebenbahnen existieren, doch gebe ich zu, dass dies möglich ist. Unter dem alten Regime standen noch die Konzessionen der Suisse Occidentale und der Jura-Bern-Luzern-Bahn. Allein diese Konzessionen sind aufgehoben und es ist das Bundesgericht als einzige Instanz anerkannt. Bei der Gotthardbahn ist das selbe der Fall, und es bleiben für die schiedsgerichtliche Kompetenz nur noch die Fälle, welche auf einem Teil des Nordostbahnnetzes, auf dem Centralbahnnetz und dem Netz der Vereinigten Schweizerbahnen zu erledigen sind. Aber Sie sehen aus dieser Uebersicht, dass die Regel heute die ist, dass das Bundesgericht in Rückkaufsfragen spricht. Nun stelle ich die Frage: wie will man sich mit der Einnrede zurechtfinden, dass durch die Umgestaltung der Gerichtskompetenz, durch die Einsetzung des Bundesgerichts an die Stelle der Schiedsgerichte, die Vermögensrechte der Eisenbahngesellschaften bedroht und geschädigt werden? Wenn diese Einnrede berechtigt ist, so stehen wir seit 1872 so, dass wir bei jedem Konzessionsbegehren das Unrecht begehen, dass wir die Eisenbahnunternehmungen, welche Konzessionen haben wollen, in ihren künftigen Vermögensrechten bedrohen. Und die Bundesbehörden, die Konzessionen erteilen und auf keinen Fall je wieder auf die Schiedsgerichte zurückgreifen, vollziehen fortwährend einen Akt der Rechtsverletzung und der Rechtsbedrohung. Diese Konsequenz muss man doch zugeben! Aber es wird schwierig sein, hier die Berechtigung der Einwendung aufzustellen.

Gestatten Sie mir nun, in rechtlicher Beziehung noch auf einen Punkt zurückzugreifen. Ich werde, was hier und im andern Rate zum Schutz der Anträge des Bundesrates vorgebracht wurde, nicht wiederholen. Es hat mir scheinen wollen, dass wir — ich meine damit auch den Bundesrat — von Anfang an einen Fehler begangen haben. Wir hätten in Bezug auf die rechtliche Frage einen andern Standpunkt einnehmen können und sollen. Dieser Standpunkt ist sehr viel einfacher, sehr viel klarer und meines Erachtens absolut nicht anfechtbar. Es ist das die Disposition des Eisenbahngesetzes vom Jahr 1872 in Art. 39. Das Eisenbahngesetz verfügt, wie Sie wissen, über die Erteilung der Konzessionen durch den Bund; es giebt Vorschriften über den Bau und Betrieb der Bahnen in technischer und administrativer Beziehung, und es kommt in Art. 27 auf das Rückkaufsrecht des Bundes zu sprechen. Da wird disponiert: «In jeder Konzession sind teils die Zeitfristen festzusetzen, nach deren Ablauf dem Bunde, oder wenn er davon keinen Gebrauch macht, den Kantonen das Recht zustehen soll, die betreffende Eisenbahn samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, welche dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, teils die Bedingungen festzustellen, unter welchen der Rückkauf stattfinden kann.» Hier ist also in nuce ausgesprochen: der Rückkauf des Bundes muss in allen Konzessionen vorbehalten sein und es müssen in Bezug auf den Rückkauf die Zeitfristen und die Art und Weise der Entschädigungsleistung niedergelegt werden. Nun folgt der Art. 39 im Abschnitt «Kompetenzverhältnisse und Uebergangsbestimmungen». Im ersten Satze ist disponiert, wem die administrativen Kompetenzen zustehen: der Bundesversammlung. Im zweiten Satze heisst es: «Alle

privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bunde und einer Eisenbahngesellschaft sind vor dem Bundesgerichte auszutragen.» Diese Bestimmung erleidet weder im Gesetze eine Einschränkung, noch lässt sich durch Interpretation irgend etwas herausbringen, aus dem hervorgehen könnte, dass diese Disposition der Ueberweisung privatrechtlicher Streitigkeiten zwischen dem Bunde und den Eisenbahngesellschaften an das Bundesgericht aufzuheben sei. Ich postuliere, dass mit diesem Satz im Jahre 1872 alle Rückkaufsstreitigkeiten zwischen dem Bund und den Eisenbahngesellschaften an das Bundesgericht gewiesen worden sind. Denn es sind sehr schwer andere Privatrechtsstreitigkeiten zu nennen, die zwischen dem Bund und den Eisenbahngesellschaften noch entstehen könnten. Ich kenne einen Fall, aber der ist der einzige, der denkbar ist. Es ist der Fall nach Art. 33 des Eisenbahngesetzes. Da heisst es, wenn einer Eisenbahngesellschaft Leistungen zugemutet werden, von welchen sie dafür hält, sie sei dazu nicht verpflichtet, so könne das Geschäft an das Bundesgericht gebracht werden und das Bundesgericht habe zu entscheiden, welche Leistungen zu machen seien. Aus diesem Artikel ist ein bekannter Prozess erwachsen zwischen der Bundesbehörde namens der Eidgenossenschaft als Inhaberin des Postregals und einer Eisenbahngesellschaft. Der Prozess ist zur Entscheidung gekommen. Die Postverwaltung wurde zu einer Leistung verhalten infolge davon, dass einer Eisenbahngesellschaft ein neuer Zug anbefohlen worden war. Aber ich glaube, das ist, auch wenn man alle Gesetze durchgeht, welche sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, der einzige Fall, der noch denkbar ist und wo von einer Privatrechtsstreitigkeit gesprochen werden kann. Aber eine grosse Summe von Privatrechtsstreitigkeiten erwächst aus dem Rückkauf des Bundes, und auf diese Fälle hat dieser Artikel offenbar Bezug. Ich darf daher die Folgerung ziehen, und sie muss gezogen werden, dass von dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes an die Schiedsgerichte nicht mehr kompetent sind zur Erledigung von Privatrechtsstreitigkeiten des Bundes mit den Eisenbahngesellschaften. Nun wird vielleicht gesagt werden wollen, dass diese Bestimmung nicht rückwirkend sein könne; dass sie sich nur auf künftige Konzessionen, aber nicht auf schon damals bestehende Konzessionen beziehen könne, die mit andern Gerichtsnormen ausgerüstet waren. Allein es handelt sich da nicht um die Zuweisung von Privatrechtsstreitigkeiten. Privatrechtsstreitigkeiten hat es vor 1872 gar nicht gegeben. Sie werden erst kommen, wenn der Rückkauf des Bundes erklärt wird. Wir disponieren also hier in allen Fällen, auch mit Bezug auf frühere Konzessionen, über Privatrechtsstreitigkeiten der Zukunft, und daher ist von einer rückwirkenden Kraft des Gesetzes gar nicht die Rede. Nun hat man sich hiegegen freilich auf einen andern Gesetzesartikel berufen, der enthalten ist im Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften von 1883. Da steht in den Uebergangsbestimmungen: «Die Bestimmungen der Konzessionen über die schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten im Falle des Rückkaufes bleiben gewahrt.» Dieser Artikel ist unmissverständlich. Es ist da niedergelegt, dass die Schiedsgerichtsklausel gewahrt sein soll. Nun müssen wir aber doch den Wert dieser Bestimmung noch etwas ana-

lyisieren. Zunächst ist zu erklären, dass diese Bestimmung einer Eisenbahngesellschaft nur das Recht giebt, die Schiedsgerichte in Bezug auf die Anlagekosten der Bahn anzurufen, nicht auch über alle andern Fragen des Rückkaufs. Nun ist ja mehr als wohlbekannt, dass die Feststellung der Anlagekosten einen Faktor beim Rückkaufsgeschäft bildet. Da wo der Reingewinn der letzten zehn Jahre nicht die Summe ausmacht, welche den Anlagekosten gleichkäme, sind die Anlagekosten zu bezahlen. Aber es ist damit nicht auch die Frage erklärt, wie der Preis ausgemittelt werden soll auf Grund des Reinertrages, und es ist nicht gesagt, dass diese Frage zur Entscheidung nicht ans Bundesgericht gewiesen werde. Nun ist, glaube ich, ohne weiteres zuzugeben, dass der Streit, der über die Höhe der Anlagekosten geführt werden muss, verhältnismässig ein sehr einfacher und leicht zu entscheidender sein wird. Es sind gegebenen Falls Faktoren vorhanden, die für den Richter sofort massgebend sind. Wir haben die Baurechnung und haben eine Expertise über den Minderwert der Anlagen und Einrichtungen, und gestützt darauf ist die Ausrechnung dann ausserordentlich einfach. Ganz anders und viel schwieriger ist die andere Operation, bei der der Reingewinn der letzten zehn Jahre ermittelt werden muss, um daraufhin den Rückkaufpreis festsetzen zu können. Die Ausmittlung des Reingewinnes führt uns, wie schon wiederholt hervorgehoben worden ist, zu einer ganzen Reihe schwieriger technischer und juristischer Fragen. Und alle diese Prozesse, die in Bezug auf die Ausmittlung des Reingewinns entstehen werden, können nicht nach dem Artikel so und so des bisherigen Rechnungsgesetzes an Schiedsgerichte überwiesen werden. Es fragt sich überhaupt, ob die Schiedsgerichte noch fortbestehen werden. Aber man soll sich nicht darauf beziehen, dass hier eine neue Vorschrift gegeben sei, die, in Aufhebung der Bestimmung des Eisenbahngesetzes in Art. 39, nun neues und anderes Recht schaffe.

Nun glaube ich ferner nicht, dass man mir widersprechen werde, wenn ich sage, dass der Gesetzgeber im Jahre 1883 auch anders disponieren konnte. Er konnte diese Bestimmung fallen lassen oder er konnte etwas anderes disponieren. Das ist die Gesetzgebungsgewalt. Und heute, nach 13 Jahren, kommt der Gesetzgeber zur Revision des Rechnungsgesetzes in vielen Bestandteilen; er prüft auch diese Bestimmung, und der Gesetzgeber von heute hat ebensogut die Befugnis, diese Bestimmung aufzuheben und an die Stelle derselben eine andere, gleichwertige zu setzen, wie im Jahre 1883. Darüber kann kein Zweifel sein. Die erwähnte Bestimmung der Uebergangsbestimmungen des Gesetzes von 1883 bindet uns heute also nicht. Wir können heute sagen: wir sind eines andern belehrt worden und wir disponieren nun so, wie im Jahre 1872, wo man das Princip der bundesgerichtlichen Kompetenz in allen Fällen aufgestellt hat. Wir machen also nicht neues Recht, sondern lassen das Recht von 1872, das 1883 in diesem Punkt abgeändert worden ist, wieder aufleben. Dazu hat der Gesetzgeber vollkommen das Recht. Wenn man sich dagegen auflehnen will, dass der Gesetzgeber Konzessionsbestimmungen aufhebe, wie das des langen und breiten erörtert worden ist, so richtet sich diese Anklage nicht gegen den heutigen Gesetzesentwurf, sondern gegen das Gesetz von 1872. Und

damals ist allerdings diese Frage erörtert worden. Sie werden sich erinnern oder es aus dem Nachlesen der Verhandlungen von 1872 — wir haben ja noch sehr tüchtige Elaborate der Kommissionen beider Räte — wissen, dass diese Fragen mit aller Tiefe damals erforscht und dargelegt worden sind. Auch die Frage der Aufhebung der Konzessionsbestimmung bezüglich der Schiedsgerichte bildete den Gegenstand einer langen Kontroverse. Aber der Beschluss des Gesetzgebers war: Eliminierung der Schiedsgerichte und von 1872 an neues Recht, das Recht des Bundesgerichtes.

So stellt sich die Rechtsfrage auf Grund der bestehenden Gesetzgebung. Auf die akademische Erörterung der einflussenden juristischen Fragen, die da gestellt werden, abgesehen von diesen Hinweisen auf die Gesetze, will ich gar nicht mehr eintreten.

Ich habe nun die Beruhigung und eine sehr angenehme Empfindung darüber, dass der sehr verehrte Vertreter der Kommissionsminderheit, der uns in geistreichen Exkursionen auf alle möglichen Gebiete geführt hat, den Standpunkt des starren Privatrechts preisgegeben hat. Hierüber hat er nicht mehr gesprochen. Es spricht nicht mehr von dem Rechte, sondern von der Moral.

Das ist ein Erfolg der Diskussion in diesem und dem andern Rate, dass die Begriffe sich abgeklärt haben und das Phantom von vermögensrechtlichen, privatrechtlichen Ansprüchen der Eisenbahngesellschaften auf die Heranziehung der Schiedsgerichte verschwunden ist. Ich empfehle Ihnen in der Hauptsache die Annahme des Kommissionsvorschlages.

Ich muss aber noch kurz zurückgehen auf den zweiten Antrag des Herrn Richard. Herr Richard hat keinen geringen Aerger über den letzten Satz des Alineas, welcher lautet: «In diesem Verfahren hat die Bahnunternehmung die Klägerrolle zu übernehmen.» Man könnte vielleicht die Sache noch abkürzen und im vorhergehenden Satze sagen: «Für die dahingehenden Streitigkeiten gilt das im Abschnitt II, Ziffer 1, des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vorgeschriebene Verfahren, wonach das Bundesgericht auf Klage der Bahnunternehmung als einzige Instanz urteilt.» Das ist eine Vereinfachung der Redaktion. Zur Sache selbst! Herr Richard findet das als etwas ganz Besonderes, wenn in diesem Gesetze erklärt wird, dass in den Privatstreitigkeiten, welche entstehen, die Eisenbahngesellschaften die Klägerrolle zu übernehmen haben. Das ist gar nichts Besonderes. Wir haben vor einigen Tagen, ich will sagen gestern, gleiches schon verübt. Es ist in Art. 12 eine Neuerung enthalten gegenüber dem gegenwärtigen Gesetze. Das gegenwärtige Gesetz, das für Herrn Richard noch immer das Ideal eines Rechnungsgesetzes ist, hat disponiert, wenn Rechnung und Bilanz einer Eisenbahngesellschaft vom Bundesrate beanstandet werden und die Eisenbahngesellschaft sich mit den Aenderungen des Bundesrates nicht einverstanden erklärt, die Sache dann ans Bundesgericht komme, und damals ist so disponiert worden: die Klägerrolle in diesem Streite hat der Bundesrat zu übernehmen, d. h. die Rekurrentenrolle. Wir haben das nun hier umgestaltet; wir sagen: dieser Streit kann kommen unter der Herrschaft des neuen Gesetzes wie unter der des alten; aber dann soll nicht der Bund die Klägerrolle übernehmen, son-

dem die Bahngesellschaft. Das haben Sie acceptiert und zwar ohne Widerspruch von irgend welcher Seite. Es heisst hier: «Den Bahnunternehmungen steht das Recht zu, gegen die auf Grund dieses Artikels getroffene Anordnungen des Bundesrates beim Bundesgerichte zu rekurrieren.»

Das ist die Anweisung der prozessualischen Stellung; nichts anderes als das wollen wir in dem von uns vorgeschlagenen Artikel vorsehen. Also das ist nichts Dubioses und nichts, das etwa für die Bahngesellschaft suspektierlich wäre, wenn sie dazu berufen wird, gegen den Bundesrat als Vertreter der Eidgenossenschaft vor dem obersten Gerichte des Landes nach den bestehenden prozessualischen Formen eine Klage anzuheben. Ich sehe darin keine Erniedrigung der Bahngesellschaft. Ich glaube also, diese Emotion des Herrn Richard war da nicht gut placiert; offenbar hat Herr Richard dabei zu sehr von dem Bilde des Socialisten geträumt und hat dabei geglaubt, den Socialisten im Bundesrate etwas Unliebsames vorzutragen. Ich glaube also, der Satz, welchen die Kommission Ihnen empfohlen hat, ist annehmbar. Vielleicht dass die Kommission sich mit der kürzeren Fassung befreundet, wonach das Bundesgericht auf die Klage der Bahnunternehmung als einzige Instanz urteilt.

**Wirz:** Ich war leider verhindert, der Diskussion über das Rechnungsgesetz in der Dezembersession beizuwohnen; darum erlaube ich mir als Bericht-erstatte über das bestehende Rechnungsgesetz einige kurze Bemerkungen und zwar umso mehr bei diesem Anlasse, weil von der Frage des Gerichtsstandes meine endgültige Stimmabgabe abhängt.

Die Eisenbahnkommission vom Jahre 1883 bestand aus den Herren Hauser, Schaller, Estoppey, Vigier, Sahli, Zschokke und dem Sprechenden; sie hatte also durchaus nicht einen einseitig föderalistischen Charakter und sie hat sich einmütig, und zwar grösstenteils aus principiellen Gründen, gegen den Rückkauf ausgesprochen. Sie sagte sich aber auch, dass bei dem fürchterlichen Chaos im Rechnungswesen der Eisenbahnen niemand den Preis bestimmen könnte. Die Rechnungsergebnisse der Eisenbahnen unterlagen bis zum Jahre 1883 ganz nur pro forma der bundesrätlichen Kontrolle, und Passiven, wie die Kursverluste und nicht mehr bestehende, abgetragene Bauobjekte, waren als Aktiven zu ungezählten Millionen eingetragen. Das damals ganz neue O. R. mit seinen rein privatrechtlichen Bestimmungen und Anschauungen passte absolut nicht auf die Rechnungsverhältnisse der Eisenbahnen. Die ständerätliche Kommission und die Mehrheit des Ständerates gaben sich alle Mühe, eine klare Situation zu schaffen; sie hatten gegen eine sehr energische Opposition der Eisenbahnen anzukämpfen. Diese segelten unter der Flagge des gemeinen Rechtes und im Nationalrate hat dann unter gewandter, manchesterlicher Leitung das Rechnungsgesetz manche unlogische, fatale Modifikation erlitten.

Man wollte damals, wie gesagt, thunlichst Klarheit schaffen; aber man war bezüglich des Rechtsstandpunktes ängstlich. Man sagte sich: der Staat hat das Recht und die Pflicht, für die allseitige Solidität und Sicherheit des Bahnbetriebes und für eine lebenskräftige Entwicklung der Bahn zu sorgen,

und der Staat hat das Recht, durch klare Rechnungsstellung zu ermitteln, was er für den Rückkauf zahlen muss. Aber man sagte sich auch: gerade aus letzterem Grunde ist der Staat Interessent und er steht vermögensrechtlich als juristische Person der juristischen Person der Bahngesellschaft gegenüber. Darum darf er niemals Richter in eigener Sache sein. Darum wurde auch der Instanzenzug dahin konstruiert, dass der Bunderat nie von sich aus die Bilanz ändern, sondern nur dem Bundesgerichte einen diesbezüglichen Antrag unterbreiten konnte. Das Rechnungsgesetz wurde damals wie heute von interessierter Seite als sehr radikal verschrien; aber es hatte eine durchaus konservative Tendenz, es schonte, durch sehr liberale Termine für die Abschreibung der Non-Valoren und andere Vorkehren, alle berechtigten Interessen der Aktionäre und es hat vielfach den Eisenbahngesellschaften die finanzielle Lebenskraft und den von ihnen mutwillig untergrabenen Kredit gerettet.

Es ist nun ganz recht, wenn man auf den von ihm gebahnten Wegen vom Guten zum Bessern vorwärts schreitet.

Der Staat hat aber gegenüber den Bahnen eine delikate Doppelstellung. Auf der einen Seite sind die Bahnen die Verkehrsstrassen der Gegenwart, die der Staat in solidem und sicherem Betrieb erhalten muss, und darum erschien es mir neuerlich als durchaus selbstverständlich, dass der Bund im Falle des Streikes an Stelle und auf Kosten der rentierten oder ohnmächtigen Gesellschaften die Bahnen sofort wieder hätte ins Rollen bringen müssen. Der Bund kann die Bahnen niemals, auch nicht 24 Stunden, stille stehen lassen.

Auf der andern Seite aber hat der Staat diese Bahnen nicht nur verpachtet, sondern durch die Konzessionen und auf dem Boden der Konzessionen ins Privateigentum übertragen, und er hat hiebei konzessionsgemäss, civilrechtlich und prozessualisch die Bedingungen des Rückkaufes festgestellt. Er hat sie nicht glücklich und nicht geschickt normiert, aber sie sind einmal normiert und daran darf man nicht deuteln und nicht mäkeln. Ich betrachte die Frage mehr als eine Subtilität, was man den Konzessionen für einen juridischen Namen geben solle. Was ist nicht unter Juristen kontrovers? Um Worte lässt sich trefflich streiten. In meinen Augen sind die Konzessionen allerdings der Ausfluss eines staatlichen Hoheitsrechtes; aber sie schufen ein tatsächliches, singuläres Recht; sie schufen auch Privatrecht; sie haben grösstenteils vertraglichen Charakter. Es giebt im Staats- und Völkerrechte sehr viele Hoheitsrechte, die bilaterales Recht begründen und die man darum nicht einseitig aufheben oder ändern kann. Man denke an die Konkordate und an die Ehehaften. Aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohles lassen sich allerdings Konzessionen aufheben oder ändern; aber dann stehen wir auf dem Boden des Expropriationsrechtes und jeder Eingriff in die Konzession, der die rechtliche Position der Rechtsnachfolgerin der Konzessionäre, d. h. der Aktiengesellschaft alteriert, involviert eine Entschädigungspflicht des Staates. Der Herr. Departementschef betonte, dass durch das Eisenbahngesetz von 1872 die Schiedsgerichte ausgeschlossen seien. Das bezieht sich aber ausdrücklich nur auf die seitherigen Konzessionen. Auf die ältern Konzessionen war das Eisenbahngesetz keines-

wegs rückwirkend. Bei den neuern Konzessionen wurde das Bundesgericht von den Konzessionsbewerbern als Forum acceptiert; es ist dies für die neuern Konzessionen Vertragsrecht, es kann sich sonach hier, im Gegensatz zu den ältern, kantonalen Konzessionen um keinen Eingriff in das wohlverworbene Recht der Konzessionsinhaber handeln.

Die Konzession ist in all ihren Bestimmungen ein staatlich verpfändetes Ehrenwort. Auf die staatlich präzisierete Offerte der Konzession fand sich das Geld zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen und es ist gar nicht gesagt, dass bei einer andern Regelung des Gerichtsstandes dieses Geld sich ebenfalls eingefunden hätte. Man muss eben bedenken, wie gerade die ältern, kantonalen Konzessionen in den Fünfziger- und teilweise auch in den Sechzigerjahren zu stande gekommen sind. Der Geldmarkt war zuerst sehr zugeknöpft und vorsichtig; die Kantone octroyierten keineswegs die Konzessionen, sondern die Kantone haben die Konzessionäre aufgesucht; Kantone und Gemeinden mussten à fonds perdu schwere Opfer bringen; es wurde zwischen den Kantonen und den Gründungsgesellschaften von Macht zu Macht, inter aequales unterhandelt. Wenn man gesetzgeberisch die Konzessionen beliebig ändern kann, so kann man auch die Steuerfreiheit der Eisenbahnen aufheben; die Steuerfreiheit bezieht sich eben auch auf die ältern, kantonalen Konzessionen. Diese Frage und implicite unsere Frage hat aber das Bundesgericht meines Wissens bereits negativ entschieden. Die Steuerfreiheit schafft vom Standpunkte der Rechtsgleichheit ein viel weitergehendes und unnatürlicheres Privileg, als die verfassungsgemäss durchaus zulässige Konstituierung eines Schiedsgerichtes. Die vertragliche Konstituierung von Schiedsgerichten ist aber nach gemeinem Rechte ein integrierender Bestandteil des Privatrechts. Ist das Schiedsgericht einmal verabredet, so kann man keinen Richter an die Stelle eines andern setzen. Das Schiedsgericht hat — das hat auch Herr Ritschard durch sein Postulat zugegeben — andere Normen und Formen; diese Normen und Formen können auf die Dispositive des Urteils vollberechtigt einwirken, und es ist äusserst unwahrscheinlich, dass zwei verschiedene Gerichte über eine so elastische und ungemein komplizierte Frage wie die Ermittlung der Rückkaufsumme bzw. der Anlagekosten ein gleiches Urteil fällen, und darum muss die Zusicherung des Schiedsgerichtes als ein wohlverworbenes Recht betrachtet werden. Wenn man die Konzessionen in diesem Punkte ändern kann, so kann man es auch in andern thun; man kann dann auch an die Stelle des konzessionsgemässen Rückkaufspreises das Expropriationsrecht setzen. Wenn man aber den Konzessionen diesen ephemeren Charakter geben wollte, so hätte man, wie dies in Preussen stets geschieht, das in den Konzessionen selber durch eine Klausel sagen müssen. Dann hätte aber auch zweifellos das Geld zum Eisenbahnbau sich nicht so leicht gefunden. Es giebt aber Bahngesellschaften, wo nicht nur durch die Konzessionen, sondern durch einen Spezialvertrag zwischen Bund und Bahn ausdrücklich die Schiedsgerichte vorgesehen sind. So beruft sich die Centralbahn in ihrer Eingabe auf ein Uebereinkommen mit dem Bundesrat vom Januar 1893. Das fundamentalste Princip alles Verkehrs unter den Menschen ist das Vertragsrecht. Das trifft bei niemand mehr

zu als beim Staate, wenn er Interessent ist. Der Staat ist allerdings durch seine zuständigen Organe der Interpret des positiven Rechtes; er kann seine Gesetze insoweit beliebig revidieren. Dabei hat er aber gegenüber Drittmannsrechten keineswegs die Freiheit des Gesetzgebers, sondern vielmehr die objektive, schützende Funktion des Richters. Das Gesetz begründet Rechte, darf aber nicht das Recht verletzen. Der Staat darf am wenigsten seine Gerichte an die Stelle der vereinbarten Schiedsgerichte stellen, wo er vermögensrechtliche Partei ist.

Ich respektiere durchaus den gegenteiligen Standpunkt und ich würdige völl und ganz die praktischen Inkonvenienzen verschiedener Schiedsgerichte. Das hebt aber meine rechtlichen Bedenken umso weniger auf, weil ich den Rückkauf nicht als eine zwingende Notwendigkeit betrachte; wenn wir Geduld hätten, würden ja später die Eisenbahnen als eine reife Frucht heimfallen. Die Streikgefahr hat aber den Rückkauf keineswegs populalisiert, indem ja der Bund die Kapitulationsbedingungen der wohlorganisierten, geschlossenen Phalanx seines Bahnpersonals gehorsam hätte entgegennehmen müssen. Es ist mir allerdings in der Seele zuwider, wenn man in der freien Schweiz von Eisenbahnkönigen sprechen oder die Masse unserer Eisenbahnpapiere auf fremden Börsen suchen muss. Aber mit der Staatsbahn hätten wir entweder viel weniger Bahnen oder dann eine kolossale Schuldenlast. Wir hätten nicht zu Berg und Thal dieses regsame, produktive, volkswirtschaftliche Leben in der Schweiz. Es widerstrebt meinem Rechtsbewusstsein, dass der Staat gleichzeitig Eigentümer der grössern und übermächtiger Konkurrent der kleinern Bahnen werden soll. Das Staatsbahnsystem könnte sehr leicht bezüglich der Ausbreitung und Ausbeutung des Bahnnetzes zu einem Kampfe aller gegen alle und schliesslich zur Interessenallianz gegenüber der Bundeskasse führen, und es könnte bezüglich der Tarifierleichterung allerhand Begehrlichkeiten rufen, die ohne den Ruin des eidgenössischen Fiskus nicht befriedigt werden könnten.

Ich bin für jede notwendige Centralisation auf sozialem Gebiete. Wenn aber der Geldverkehr durch die Staatsbank und wenn der Personen- und Güterverkehr durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen centralisiert wird, dann sind die Kantone zu verschwindender Ohnmacht verurteilt gegenüber der alle Lebensverhältnisse beherrschenden Centralgewalt, und weil in diesem Centralstaat, im Gegensatz zu den Kantonen, das Volk zur Wahl der Beamtenhierarchie und überhaupt zur Verwaltung kein Wort zu sagen hat, so verliert unser Volk die Schule der Freiheit und es gewöhnt sich daran, nicht selbständig zu denken und zu handeln, sondern von einem allgewaltigen Mittelpunkt aus beherrscht zu werden.

Jetzt haben wir eine wohlwollende Rekursinstanz gegenüber den Eisenbahngesellschaften. Wo hätten wir nach dem Rückkauf diese uninteressierte, unparteiische Rekursinstanz? Ich bin allerdings keineswegs blind gegenüber den bestehenden Uebelständen; aber man soll, wie dies in letzter Zeit geschehen, durch die schneidige Waffe der Gesetzgebung und durch eine energische Kontrolle Wandel schaffen. Die letzten Jahre sahen denn doch gewaltige Fortschritte auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung; ich erinnere neben dem Rechnungsgesetz an die

Reform des Transportrechts, an das Gesetz über die Hilfskassen, über die Ruhetage, über das Stimmrecht der Aktionäre und über die staatliche Vertretung innerhalb der Eisenbahngesellschaften. Auch hat in meinen Augen die Staatsgesetzgebung vom Standpunkte der Betriebssicherheit das Recht, für das solide, erfahrene Dienstpersonal angemessene, nicht zu tiefe Lohnminima zu fordern.

Der Bund hat allerdings das Recht zum Rückkauf und damit zur konzessionsgemässen Ausmittelung der Rückkaufsumme. Es wird dadurch manche Ernüchterung eintreten, und die Verhältnisse der Eisenbahnen werden sich im Interesse ihrer Lebensfähigkeit nur auf dem Boden einer absolut klaren Bilanz konsolidieren. Man sollte aber, schon mit Rücksicht auf die unberechenbaren Fluktuationen des Geldmarktes, nicht jeden Augenblick, als von etwas selbstverständlichem, vom Rückkauf sprechen. Endschaftlich entscheidet ja das Volk und nicht das Parlament.

Dass es aber formell und materiell nur eine zulässige Grundlage für den Rückkauf giebt, nämlich die konzessionsgemässe, ist in meinen Augen so klar, wie dass nur der Rechtsstaat jeder Minderheit und jeder juristischen und physischen Person die Garantie des Rechtsschutzes, sowie der politischen und individuellen Freiheit giebt.

Ich bin für alles, was die Rechte des Staates wahrt und was die Finanzkraft der Eisenbahnen klarlegt. Ich bin aber nicht für Abschaffung der Schiedsgerichte, als einer blossen Waffe für den Rückkauf.

Als ehemaliger Berichterstatter über das Rechnungsgesetz und über die Rückkaufsfraße fühlte ich mich zu einer etwas einlässlicheren Begründung meiner Stimmgabe umsomehr verpflichtet, weil ich sonst in den weitaus meisten Fällen die Autorität des Herrn Departementschef freudig anerkenne.

**Isler:** Ich werde mich mit Rücksicht auf die sehr vorgerückte Zeit auf wenige Ausführungen beschränken.

Es liegt mir nur daran, nach gewissen Bemerkungen, die heute gefallen sind, mein Votum, das kein anderes sein wird als bei der ersten Beratung, noch etwas zu begründen. Ich bemerke dabei, dass ich zur Zeit der Verwaltung einer Eisenbahngesellschaft angehöre; aber Sie werden aus der Begründung ersehen, dass ich mich dadurch nicht beeinflussen lasse. Ich spreche rein nur, was ich denke.

Es ist uns heute von hoher Stelle gesagt worden, dass unser Streit im Grunde ein nutzloser sei; denn schon im Jahre 1872 habe die Bundesversammlung durch ein Gesetz erklärt, dass die Rückkauffragen nicht mehr durch die Schiedsgerichte, sondern durch das Bundesgericht auszutragen seien. Wenn dem so wäre, so fiel es mir wie ein Alp ab der Brust. Ich habe zwar immer das Gefühl, dass wenn einmal ein Unrecht geschehen ist und man später einsieht, dass es schon vor langer Zeit geschehen ist, dass man also Enkel ist, statt derjenige, der es selber begangen hat, man in seiner Stimmung doch nicht ganz ruhig ist. Indessen wäre sie immerhin eine bedeutend ruhigere. Wir könnten sagen: es ist vor einem Vierteljahrhundert geschehen, wir können also daran nichts mehr ändern. Und wir würden uns

um so lieber auf diesen Standpunkt stellen und Ja sagen, als an der ganzen Sache die formelle Wichtigkeit eine viel grössere ist als die materielle. Aber ich glaube nicht, dass der verehrte Herr Departementsvorsteher hier Recht hat. Ich glaube, schon das, was bisher geschehen ist, spreche durchaus dagegen. Der Bundesrat und die Bundesversammlung haben diesen Standpunkt bis zur Stunde nicht eingenommen. Warum hat man das nicht gethan? Offenbar weil man der Ansicht war, dass die Schiedsgerichte, soweit sie in den Konzessionen gesichert sind, noch zu Recht bestehen. Und ich glaube, diese Ansicht sei richtig. Sie wird ja durch ein besonderes Gesetz, das Rechnungsgesetz für die Eisenbahnen, bestätigt, indem da in einer Uebergangsbestimmung, die Herr Bundesrat Zemp anzuführen so loyal war, gesagt ist, dass die Schiedsgerichtsklausel bestehen bleibe. Herr Bundesrat Zemp meint aber, das Eisenbahngesetz, das frühern Datums sei, laute doch so kategorisch und man habe so grosse Schwierigkeiten, nach diesem Gesetz Streitfälle zwischen Bund und Bahngesellschaften zu finden, dass man sagen müsse, mit jenem Artikel sei jedenfalls la grosse question, die Frage des Rückkaufs gemeint. Allein ich bin nicht in so grosser Verlegenheit, solche Fälle zu finden. Sie sind sogar häufig. Ich habe das betreffende Gesetz in aller Eile durchgegangen und habe ausser dem Falle, den Herr Bundesrat Zemp selber angeführt hat und von dem ich nicht mehr sprechen will, noch folgende Fälle gefunden. Art. 19 sagt, dass gewisse Leistungen für die Post zu übernehmen seien und bemerkt dabei: «Sofern Bund und Bahnen sich über die Entschädigung nicht gütlich verständigen, so entscheidet das Bundesgericht.» Da haben Sie einen Fall, der die Post betrifft. In Art. 24 wird auf die Inanspruchnahme der Eisenbahnverwaltungen für die Landesverteidigung Rücksicht genommen und gesagt: «In Ermanglung einer gütlichen Verständigung entscheidet das Bundesgericht.» Der Art. 25 handelt wiederum von militärischen Dingen und auch hier heisst es: «Die Kosten, welche durch ausserordentliche Sicherheitsmassregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlasst werden, hat die Eidgenossenschaft zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.» Hier steht nichts vom Bundesgericht, aber Herr Bundesrat Zemp wird mir sofort zugeben; dass wenn bezüglich dieser Entschädigung Streit entsteht, das natürlich auch im gewissen Sinne ein privatrechtlicher Streit ist und daher vom Bundesgerichte ausgetragen werden muss. Der Art. 28 sagt, dass wenn die Fristansetzung der Bundesversammlung ohne Erfolg bleibt, die Bahn samt den Transportmitteln und allem Zubehör versteigert wird, d. h. dass man mit ihr ausrechnet. Und wenn hierüber Streit entsteht, wird wieder das Bundesgericht zu entscheiden haben. Es fehlt also nach diesem Gesetz in dieser Beziehung nicht an Material, und aus diesem Grunde glaube ich, dass jenes Argument nicht schlüssig sei.

Ich komme noch mit wenigen Worten zur Sache selber, ob man die Schiedsgerichte beseitigen oder beibehalten soll. Man hat heute immer den Ausdruck gebraucht: die Freunde der Schiedsgerichte. Ja, ich stimme für Beibehaltung der Schiedsgerichte, bin aber doch kein Freund derselben. Ich glaube,

die Bezeichnung sei also unrichtig. Ich habe schon bei der letzten Beratung gesagt, dass ich von den Schiedsgerichten nicht viel denke. Allen Respekt vor den Schiedsrichtern gewahrt, sage ich: das Schiedsgericht ist ein Institut, das nicht gehörig funktioniert. Als Jurist ziehe ich die gewöhnlichen Gerichte vor. Aber die Frage ist jetzt nicht die, ob man zwischen Bund und Bahngesellschaften konvenieren will, dass für den Fall von Streitigkeiten Schiedsgerichte entscheiden sollen. Wenn die Sache so läge, würde ich nicht nur nicht dafür stimmen, sondern dagegen sprechen und sagen: wir wollen ein ordentliches Gericht entscheiden lassen. Aber, meine Herren, wir stehen vor einer Schiedsgerichtsklausel, die unterzeichnet ist. Die Situation ist also die, dass beide Beteiligte mit einander ausgemacht haben, dass, wenn es unter ihnen Streit gebe, ein Schiedsgericht denselben entscheiden solle. Weiter haben wir zu konstatieren, dass der eine Teil an diesem Schiedsgericht festhalten, der andere aber sich von demselben lösen will. Als Jurist kann ich, wenn zwei Parteien vor mir erscheinen und einen Schiedsgerichtsvertrag vorweisen und die eine Partei sagt: Herr Anwalt, Sie werden mir zugeben, dass ein ordentliches Gericht viel besser ist, als ein Schiedsgericht und deshalb helfen Sie mir, dass die andere Partei auch davon abgehen muss, doch nicht sagen, dass die andere Partei davon abgehen muss. Ich kann sie nicht dazu zwingen; ich kann ihr nur die Gründe, welche für das Fallenlassen der Klausel sprechen, auseinandersetzen. Es ist ihr gutes Recht, daran festzuhalten, so gut wie es das Recht der andern Partei ist, Kritik daran zu üben. Die Klausel aufheben, heisst eben den Vertrag brechen. Darüber komme ich nicht hinaus.

Weiter ist gesagt worden, dass ja kein vermögensrechtliches Verhältnis in Frage stehe, dass die Sache sich nicht in Geld ausmünzen lasse. Darüber ist nun etwelcher Streit. Es giebt in den Bahnverwaltungen Leute, die sehr grosses Gewicht auf die Schiedsgerichte legen und sagen, dass sie dabei besser geschützt seien. Ich gehöre nicht zu diesen Leuten. Auf der andern Seite legt der Bund ein sehr grosses Gewicht darauf, dass die Schiedsgerichte beseitigt werden. Also könnte man sagen, dass auch beim Bund das Gefühl vorhanden sei, dass sie nicht bloss eine theoretische Spielerei seien, sondern etwas bedeuten. Aber für mich ist gar nicht massgebend, ob ich die Sache in Geld umsetzen kann oder nicht. Ich sage wieder: wenn zwei miteinander ein Verhältnis eingehen und bestimmen, dass, wenn aus diesem Verhältnis Streit entstehe, nicht der ordentliche, sondern ein vertraglicher Richter den Streit entscheiden solle, bei unserer gegenwärtigen Gesellschaftsordnung in der ganzen Welt kein Richter im stande ist, diese Schiedsgerichtsklausel aus dem Grunde zu beseitigen, weil er sagt: ja, das ist etwas Unpraktisches und ihr seid viel besser dran, wenn ihr vor den ordentlichen Richter tretet. Eine Partei kann die andere nicht zwingen, dass sie von ihrem Schiedsgerichtsvertrag loslassen muss. Ich glaube, niemand wird das Recht haben, das zu thun, wenn man auch lange sagen kann: es ist vielleicht ein Nutzen für dich, den Widerspenstigen, ja wir behaupten sogar, es ist ein Nutzen für dich, wenn du

den gewöhnlichen Richter anrufst. Wenn er nicht will, so giebt es keine Möglichkeit, ihn von diesem Rechte abzudrängen, ohne das Recht zu brechen und dazu kann ich meinerseits nicht Hand bieten. Es ist gewiss, wie Herr von Arx gesagt hat, viel mehr Gewissenssache, als dass hier grosse Vermögenssachen in Frage stehen. Ich glaube, dass Herr Richard für die Gesellschaften etwas zu schwarz gesehen hat. Auf der andern Seite ist das Gewissen doch eine delikate Sache, die vor Dingen, die man sonst als ganz leicht sich lösende ansieht, zurückschreckt. Auf diesem Boden stehe ich. Trotzdem ich kein Freund der Schiedsgerichte bin, vermag ich nicht Hand dazu zu bieten, dass man das Schiedsgericht, wenn es einmal da ist, der einen Partei entzieht. Es ist richtig, dass seit dem Jahre 1872 keine solche Klausel mehr eingegangen wird und niemand sich darüber beschwert. Ich würde, wenn ich mitzuwirken hätte, auch dafür stimmen, dass man das Bundesgericht annehme, und ich habe sogar die Ueberzeugung — ich will kein Hehl daraus machen —, die freilich von anderer Seite angefochten wird, dass man schon in den ersten Konzessionen nicht Schiedsgerichte, sondern das Bundesgericht eingesetzt hätte, wenn man damals das jetzige Bundesgericht gehabt hätte. Das sage ich mir auch; ich bin nicht verstockt. Aber auf der andern Seite sage ich mir: nun ist die Sache einmal anders geordnet; es liegt ein Vertrag da, der Schiedsgerichte vorsieht, und einen Vertrag zu brechen, damit kann ich mich nicht einverstanden erklären. Ich habe mich mit andern Herren in dem Schosse unserer Eisenbahnverwaltung bemüht, die Sache zu dem Ende zu bringen, dass wegen dieser Schiedsgerichte kein Streit mehr entstehe. Ich habe Ihnen gesagt, dass ich kein Freund der Schiedsgerichte bin. Allein das ist für mich kein Grund, sondern es ist für mich eine Gewissenssache, über die ich nicht hinwegkommen kann. Es ist möglich, dass man später sagen wird, dass ich auch zu denen und denen gehört habe und sagen wird: Das sind doch merkwürdige Käuze gewesen. Ich antworte darauf einfach: Es muss auch solche Käuze geben, und solange ich zu stimmen habe, vermag ich nicht mitzuwirken, wenn ein Vertrag gebrochen werden soll.

**von Arx:** Ich stelle den Ordnungsantrag, die Verhandlungen hier abzubrechen und um 5 Uhr wieder aufzunehmen. Es sind noch mehrere Herren, die sich über diesen Punkt auszusprechen wünschen, und voraussichtlich wird sich dieser Diskussion eine namentliche Abstimmung anschliessen. Sodann werden wir noch bei Art. 25 eine kleine Diskussion haben, und eventuell ist noch das Postulat des Herrn Ritschard zu behandeln.

Dieser Antrag wird mit Mehrheit angenommen.  
(Par la majorité, cette proposition est adoptée.)

Hier werden die Verhandlungen abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)

## **Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

### **Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

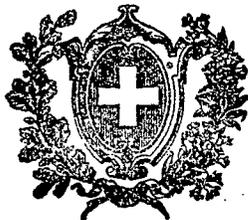
In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.03.1896 - 10:00
Date	
Data	
Seite	193-210
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 750

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Amtliches  
stenographisches Bülletin



BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 12

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.  
Abonnements: Un an: Suisse fr. 2. —, Union postale fr. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat. — Conseil des États.

Sitzung vom 26. März 1896, nachmittags 5 Uhr. — Séance du 26 mars 1896, à 5 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } M. Jordan-Martin.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer.

Differenzen. — *Divergences.*

(Fortsetzung. — Suite.)

(Siehe Seite 193 hievor. — Voir page 193 ci-devant.)

Art. 22.

(Fortsetzung. — Suite.)

M. Odier: Après les débats approfondis, qui ont eu lieu devant ce conseil lors de la première discussion de cette question, et les discours si complets prononcés encore ce matin, je n'ai pas l'intention d'y revenir longuement.

Permettez-moi cependant de maintenir le point de vue auquel je m'étais placé dans la première délibération, de même que mon collègue M. Richard, et de répondre à deux catégories d'arguments présentés ce matin en faveur du maintien de l'art. 22, dont nous demandons la suppression.

L'honorable M. Ritschard a dit en substance, si j'ai bien compris, que l'art. 22 ne faisait que reproduire le principe posé à l'art. 21, et que l'art. 21 de la loi ayant été déjà adopté, ce principe se trouve par là même consacré à l'art. 22 sans que nous puissions nous y opposer.

Cet argument ne m'a pas convaincu.

Il faut remarquer en effet que cet art. 21 qui, dit-on, pose le principe, s'en réfère lui-même à l'art. 17 de la loi.

Il est dit, à la fin du dernier paragraphe de l'art. 21:

«Les entreprises de chemins de fer ont le droit,

en vertu de l'art. 17 de la présente loi, de recourir au tribunal fédéral contre les décisions de cette nature.»

Or, on lit dans l'art. 17:

«Si le conseil fédéral estime que les comptes, le bilan et les justifications du rendement et du capital à établir d'après les concessions, ne répondent pas aux prescriptions légales, statutaires et réglementaires, ou aux concessions, il prend les mesures nécessaires après avoir entendu l'administration du chemin de fer.»

Et le conseil national a ajouté un paragraphe ainsi conçu:

«En dehors du cas prévu à l'article 14, les entreprises de chemins de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral, dans les trente jours de leur communication, contre les mesures prises par le conseil fédéral, et de soumettre les questions litigieuses à ce tribunal, pour être tranchées par lui définitivement.»

De ce paragraphe, qui fait corps avec l'art. 17, il résulte que c'est pour les cas prévus à l'art. 19 que cette disposition a été introduite. Par conséquent, on ne peut pas tirer argument du principe posé à l'art. 17 qu'il s'étend à tous les cas, et que l'art. 21 tranche la question d'une manière définitive.

De deux choses l'une: Ou bien le principe général posé à l'art. 21 figure déjà à l'art. 17 et alors l'art. 22 est inutile, ou bien il n'est pas inutile et renferme autre chose que l'art. 17 lui-même. Je ne crois pas qu'on puisse sortir de ce dilemme.

Si donc les rédacteurs de la loi ont jugé nécessaire l'introduction de cet article 22, c'est qu'il

doit dire autre chose que ce que disent les art. 21 et 17 de la loi, et c'est bien là le cas. L'art. 22 s'en réfère simplement aux cas qui «à teneur des clauses du rachat contenues dans les concessions, devraient être soumis à des arbitres»; ce sont des cas spéciaux distincts de ceux prévus à l'art. 24, lequel se réfère à l'art. 17 de la loi.

Voilà ce que j'avais à répondre en premier lieu à M. Ritschard.

Un second ordre d'arguments a été présenté par l'honorable conseiller fédéral, M. Zemp, lequel nous a dit aussi que le principe général du droit de recours au tribunal fédéral était posé dans le second paragraphe de l'art. 39 de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse:

«Toutes les contestations de droit privé entre la Confédération et une compagnie de chemins de fer doivent être soumises au tribunal fédéral. «C'est à mon sens faire une pétition de principe, c'est trancher la question par la question.

Cet article, il est vrai, peut s'étendre à toutes les contestations de droit privé, à moins que la Confédération elle-même soit engagée par sa signature à soumettre ces contestations à une autre jurisprudence. Nous n'admettons pas que la Confédération puisse unilatéralement supprimer ce qu'elle a accordé librement, dans des actes revêtus de sa signature.

Mais, nous dit on, que signifie cette expression: «toutes les contestations de droit privé» si elle ne comprend pas les actes des concessions?

M. Isler a répondu, sur ce point, en invoquant l'art. 50 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale qui dit:

«Le tribunal fédéral connaît, en outre, en première et dernière instance, de toutes les contestations civiles que les lois fédérales placent dans sa compétence exclusive (article 114 de la constitution fédérale), notamment:

1° des contestations entre la Confédération et une entreprise de chemins de fer, en exécution de l'art. 39, alinéa 2, de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, en particulier des actions en dommages et intérêts prévues aux articles 14, 19, 24 et 33 de la dite loi;

2° des actions en dommages et intérêts intentées par les entreprises de chemins de fer à des particuliers, dans les cas prévus à l'art. 15, § 2, de la dite loi.»

Cette loi a un objet spécial, restreint, déterminé, elle règle ce qui concerne l'établissement, l'exploitation des chemins de fer, et non pas le rachat; elle indique en outre quelles sont les contestations qui sont soumises au tribunal fédéral en vertu des art. 50 et 39 de la loi fédérale.

L'art. 14 de la loi fédérale de 1872, concernant les chemins de fer sur territoire suisse, est relatif à l'ouverture de nouvelles stations, l'agrandissement de stations existantes.» . . . Au cas où la compagnie estimerait que cette prétention ne se justifie pas, elle pourrait s'adresser à l'assemblée fédérale, qui aurait à prononcer aussitôt après avoir pris connaissance de tous les faits se rapportant au litige.»

L'art. 19 prévoit aussi les contestations qui peuvent naître à propos des transports postaux et des envois de messagerie.

« . . Si la Confédération et les compagnies ne peuvent pas s'entendre à l'amiable, le tribunal fédéral prononcera.»

Enfin l'art. 24 dit:

«Les autorités fédérales ont le droit de requérir pour les besoins de la défense du pays les chemins de fer et tout leur matériel d'exploitation, et d'en disposer comme elles le jugent convenable.»

Le principe de l'indemnité y est également admis:

«Si l'on ne peut s'entendre sur le chiffre de l'indemnité, le tribunal fédéral en décidera.»

Enfin, dans l'art. 33, il est question des correspondances directes auxquelles les administrations de chemins de fer sont tenues de pourvoir.

«Si l'intérêt des correspondances directes exige d'une administration de chemins de fer certaines prestations qui ne sauraient équitablement être mises entièrement à sa charge, et si l'on ne parvient pas à s'entendre sur le chiffre de l'indemnité, on peut en appeler à la décision du tribunal fédéral. Dans ces cas, le tribunal fédéral décide si et dans quelle mesure le surplus de dépenses doit être supporté aussi par des tiers.»

Voilà énumérés, sinon limitativement du moins comme catégorie de difficultés tous les cas dont le tribunal fédéral doit connaître en vertu de l'art. 39 de la loi, concernant l'exploitation des chemins de fer suisses.

Il n'est donc pas question ici du rachat. L'argument qu'a fait valoir M. le conseiller fédéral Zemp ne porte pas.

Je ne reviendrai pas sur le fond de la question. On a déjà discuté des avantages réciproques du tribunal fédéral et du tribunal arbitral.

Un de nos collègues, M. Ritschard, a parlé ce matin d'un postulat à présenter au conseil fédéral pour le cas où l'art. 22 serait supprimé. Je ne veux pas discuter ce postulat, quoiqu'on puisse dire d'emblée, qu'il équivaut à rétablir précisément ce que l'on veut supprimer.

En fait de postulat, j'en aurais mieux compris un autre, ainsi conçu:

«Le conseil fédéral est invité à examiner s'il n'y aurait pas lieu d'ouvrir des négociations avec les compagnies de chemins de fer pour obtenir d'elles qu'elles renoncent à se prévaloir de la clause d'arbitrage des concessions, et établir ainsi des conditions de rachat uniforme. Nous serions alors sur le terrain de l'entente amiable et non sur celui de la contrainte. Je suis absolument partisan de l'entente amiable et adversaire résolu du système de la contrainte. Je dis que nous sommes en présence d'un contrat entre la Confédération et les compagnies, et qu'il ne saurait dépendre d'une des parties contractantes de supprimer unilatéralement une des clauses quelconques du contrat librement consenti par elle.

Je veux vous rappeler l'importance énorme qu'il y a pour nous, au point de vue du crédit, de l'honneur, de la bonne réputation de la Suisse, à ce qu'on ne puisse pas dire comme dans le journal, dont il vous a été lu un extrait ce matin, que le pouvoir législatif peut modifier à son gré des contrats librement consentis. On en tire à l'étranger la conséquence qu'il n'y a plus de confiance à mettre en Suisse dans des entreprises, parce que les contrats qui donnent naissance à ces entreprises peuvent

être modifiés ultérieurement par l'état. Qui voudrait, dans de telles conditions, risquer ses fonds alors que rien ne garantit que ce qui a été stipulé au début subsistera jusqu'à la fin? .

Quelques mots avant de terminer sur une autre disposition de la dernière partie du paragraphe 3 de l'art. 22:

«La procédure prévue au chapitre II de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale est applicable.»

Je demanderais que, lors de la votation, ces deux questions fussent scindées, qu'on votât séparément sur l'art. 22 relatif à la procédure elle-même devant le tribunal fédéral et le tribunal arbitral, et sur la disposition qui dit que dans le cas où la procédure a lieu, la compagnie est toujours en position de demanderesse.

Ces deux questions sont distinctes et peuvent être traitées séparément. Je ne crois pas que cette disposition puisse être maintenue dans la loi, elle est absolument contraire au droit commun. D'après les principes de droit auxquels nous avons toujours obéi jusqu'à présent, c'est celui qui réclame un droit qui est obligé d'en formuler lui-même la demande, et c'est naturel.

La position de demandeur est plus difficile que celle de défendeur; c'est à celui qui demande quelque chose à prouver qu'il a le droit de faire cette demande, c'est à lui qu'incombe le fardeau de la preuve. Si cet article n'a pas pour but d'améliorer la position de la Confédération en lui donnant toujours la position de défenderesse, il n'a alors aucun but, et il doit être supprimé. Du reste cette disposition a été introduite par le conseil national, elle n'existait pas dans le texte primitif du conseil fédéral.

Cette disposition est entièrement nouvelle dans notre législation. Jusqu'à présent, dans les lois fédérales qui prévoyaient que les difficultés devaient être soumises au tribunal fédéral, il était simplement dit que les contestations de droit privé devaient lui être soumises.

C'est le texte de l'art. 39, second paragraphe:

«Toutes les contestations de droit privé entre la Confédération et une compagnie de chemin de fer doivent être soumises au tribunal fédéral.»

Il n'est pas dit: «A la requête des compagnies de chemins de fer.»

La question de savoir quel sera le demandeur ou le défendeur est laissée aux circonstances; dans le plus grand nombre des cas, ce sont les compagnies qui seront demandereses, mais il peut s'en présenter d'autres où c'est la Confédération qui devra prendre ce rôle. Pourquoi voudrait-on assigner constamment aux compagnies ce rôle défavorable?

L'honorable M. le conseiller fédéral Zemp a dit en réponse aux observations très justes de M. Richard:

Je ne comprends pas pourquoi on s'élève contre cette disposition, qui n'a rien d'extraordinaire, et qui est déjà contenue dans le texte que vous avez adopté, à l'art. 12:

«Les organes compétents de l'entreprise de chemin de fer ont le droit de recourir au tribunal fédéral, dans les trente jours de leur communication, contre les mesures prises par le conseil fédéral et de soumettre les questions litigieuses à ce tribunal, pour être tranchées par lui définitivement.»

Ce sont par conséquent ces organes qui ont l'initiative de l'action, qui doivent se porter parties demandereses.

Mais il y a là une confusion complète entre la situation faite à la Confédération dans les deux cas. D'après l'art. 12, la Confédération agit comme pouvoir exécutif, comme pouvoir de contrôle, de surveillance, sur les compagnies de chemins de fer, elle prend donc des décisions administratives; et c'est alors à celui qui se plaint d'une décision administrative à recourir, comme un plaideur qui recourt contre la décision d'un jugement. Et alors, la question est nette, précise. Mais pour les contestations prévues à l'art. 22, la situation n'est plus la même. Ici, la Confédération est partie vis-à-vis des compagnies; elle est acheteur d'un réseau de chemin de fer vis-à-vis de compagnies qui sont cédantes. Ce sont deux parties qui traitent, l'une vis-à-vis de l'autre, qui, ne pouvant pas s'entendre, sont obligées de faire le choix du tribunal qui tranchera la difficulté. La Confédération n'est pas dans la position du pouvoir exécutif, mais dans la position d'un simple acquéreur de compagnies de chemins de fer du réseau suisse. Nous retombons dans le principe du droit commun: Lorsque deux parties sont en présence, et que l'une a à se plaindre de l'autre, elle doit formuler sa réclamation devant le tribunal compétent: c'est la position normale des parties au point de vue du droit.

Cette adjonction montre dans quel esprit cette loi a été conçue.

Je voudrais pour ma part me représenter cette grosse question du rachat de chemins de fer de la manière suivante:

Un petit entrepreneur a, dans une localité quelconque, commencé une oeuvre d'utilité générale; il en a fait les frais d'établissement et a couru les risques du début de l'entreprise. Puis, est arrivé à un moment donné un grand consortium, un syndicat qui veut reprendre l'affaire. Le petit entrepreneur est invité à céder son entreprise à un syndicat qui veut l'agrandir; tous deux règlent ensemble, à l'amiable, les conditions de la reprise.

Voilà comme j'aime à me représenter cette grande entreprise du rachat, si jamais elle doit avoir lieu.

Ce n'est malheureusement pas ainsi que les choses ont l'air de vouloir se passer: nous assistons à une lutte, à un duel. Dans ce duel, il y a un puissant, c'est l'état, et un faible, ce sont les compagnies. Et ce qu'il y a de bizarre, c'est ceci: c'est que dans les duels ordinaires pour des questions d'honneur, c'est l'offensé qui règle les conditions du combat, tandis que dans le cas, dont il s'agit, nous voyons l'état se donner à lui-même le rôle d'offensé, et vouloir dicter à l'autre partie les conditions de la lutte: il dit, vous pourrez faire des coups droits, vous attaquerez toujours et moi, je me réserve les parades.

Est-ce donc ainsi que doit se dessiner la situation entre les compagnies et la Confédération? Est-ce que les rôles d'offenseur et d'offensé leur conviennent? Non.

Il y a deux parties qui doivent discuter loyalement: la Confédération qui représente les intérêts généraux et les compagnies qui représentent des intérêts privés.

Nous ne devons pas avoir une lutte dans laquelle la puissance fédérale cherche à étouffer son rival pour lui dicter les conditions du combat.

J'ai confiance qu'après avoir décidé, après une discussion approfondie lors du premier débat, la suppression de cet article 22, le conseil des états ne se déjugera pas aujourd'hui, mais qu'il maintiendra son vote, conforme au droit et à l'équité.

**Freuler:** Ich muss mit zwei Bemerkungen Herrn Bundesrat Zemp antworten. Es hat der Vorsteher des Eisenbahndepartements gesagt, es freue ihn, zu sehen, dass gegenwärtig die Opposition gegen die Vorlage sich vom Standpunkt des juristischen Rechts zurückziehe und sich auf das moralische Recht basiere. Soviel mir die Verhandlungen in unserem Rat und im andern Rat bekannt sind, war der Standpunkt der Opposition stets derselbe. Wir, nicht die Fürsprecher der Schiedsgerichte und Gegner des Bundesgerichtes, sondern wir, die wir das verbrieftete Versprechen halten wollen, haben uns stets auf das moralische Recht berufen, auf das Recht, das mit uns geboren ist, und haben uns stets gesagt: wir lassen uns nicht auf juristische Subtilitäten über die Natur der Konzessionen ein, um unser Gewissen damit zu beschwichtigen. Wer subtile juristische Deduktionen gesucht und mit diesen versucht hat, darüber hinwegzukommen, dass man das gegebene Wort halte, das ist ja gerade die Gegenpartei — ich kann keinen andern Ausdruck gebrauchen — das sind diejenigen, die uns glauben machen wollen, man könne einen solchen Brief zerreißen, man könne ein solches Versprechen halten oder nicht halten, wenn man der Bund sei. Wenn also gesagt werden will, wir nehmen heute einen andern Standpunkt ein, als das letzte Mal, so trifft das meines Erachtens nicht zu. Im Gegenteil freut es mich, heute zu sehen, wie der Vorsteher des Eisenbahndepartements sich auf eine solche juristische Deduktion zurückziehen muss und heute sogar auf eine ganz neue, die das letzte Mal gar nicht vorgetragen worden ist, indem heute behauptet wird, was heute vorliege, das sei schon Recht. Und hier komme ich zur zweiten Bemerkung. Man will uns heute damit beruhigen, dass man sagt: der Gesetzgeber hat allerdings die Schiedsgerichte einmal festgestellt; der Gesetzgeber war ganz frei, er konnte das annehmen oder auch nicht annehmen, und diese Freiheit haben heute auch Sie, Sie sind die Gesetzgeber! Dieses Raisonement hat mich nicht beruhigt; es hat mich erschreckt und ich bin überzeugt, dass es in dieser absoluten Tragweite von Seiten des Herrn Bundesrat niemals hat gemeint sein können. Diese Theorie der absoluten Freiheit des Gesetzgebers ist allerdings auch schon in Parlamenten ausgesprochen worden — es werden bald hundert Jahre her sein — und das Parlament hat sie acceptiert und proklamiert. Aber ich glaube, jenes Parlament sei nicht ein Vorbild für uns und der Bundesrat würde es sich mit Recht verbitten, wenn man ihn an die Namen Danton, Marat und Robespierre erinnern würde. Die haben die Theorie der absoluten Freiheit des Gesetzgebers proklamiert. Aber sonst hat man immer angenommen, dass auch die Freiheit des Gesetzgebers durch zweierlei Dinge

beschränkt sei. Erstens durch die Verfassung. Wir haben in unserer Verfassung keinen andern Artikel, auf den man sich beruft, als den Art. 25. Gehört nun die Bestimmung, welche Gerichte hier entscheiden sollen, zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn? Das wird schwer zu beweisen sein. Und zweitens ist die Freiheit des Gesetzgebers zu allen Zeiten an die sittliche Freiheit gebunden gewesen. Dass er nicht mit Wissen Unrecht für Recht erklären darf, das steht nirgends, das nimmt man von selbst an. Wenn also der Gesetzgeber anno 1833 auf die Konzessionen kam, so stand er absolut vor derselben Frage, wie wir heute: ist es recht, ist es moralisch recht vor allen Dingen, dass wir verbrieftete Rechte unter den Tisch wischen oder sind wir nicht an dieselben gebunden? Das war damals die Frage wie heute, und wir können uns absolut nicht darauf berufen, dass sie damals gelöst worden sei und dass wir heute davon entbunden seien. Ich kann mich also durch das Raisonement, wir hätten die gesetzgeberische Freiheit, das eine oder das andere zu thun, durchaus nicht beruhigen lassen.

Zum Schlusse will ich noch auf ein Drittes aufmerksam machen. Man sagt uns, wir sollten heute dieses Rechnungsgesetz unter Dach bringen. Man hat uns in der letzten Session gesagt: Was kümmern uns Eure statutarischen Pflichten der Prüfung des Budgets u. s. w., das könnt Ihr noch am letzten Tag herunterhaspeln; jetzt müsst Ihr das Rechnungsgesetz machen und dann kommt eine ausserordentliche Session, in der auch der Nationalrat es durchberaten und in der es fertig werden muss, denn am 1. Mai 1898 müssen wir die Centralbahn für den Staat haben und das ist nur möglich, wenn wir dieses Gesetz unter Dach bringen. Wo steht denn das? Das steht in einer Konzession, die man mit der Centralbahn vereinbart hat. Also soweit ist die Konzession heilig, dass es pressiert, dass wir schnell machen müssen; aber wenn es in der Konzession heisst, die Streitigkeiten müssen durch ein Schiedsgericht entschieden werden, da können die Konzessionen einseitig aufgehoben werden! Wenn das letztere möglich ist, warum hebt man das andere, die Frist nicht auch auf? Und wenn der Gesetzgeber vollständig frei ist, warum heisst es denn im Art. 1 der Vorlage: «Diese Bestimmung findet, soweit nicht Staatsverträge ausdrücklich andere Grundsätze aufstellen, auch Anwendung auf die in der Schweiz gelegenen Bahnstrecken, welche ausländischen Unternehmungen angehören oder von solchen betrieben werden.» Streichen Sie doch diesen Satz! Warum streichen Sie ihn nicht? Warum halten Sie dem Ausland Ihr Wort und dem Inland nicht?

Alle Argumente, die heute vorgebracht worden sind, können mich absolut nicht beruhigen und vermögen mich nicht zu einer andern Stimmabgabe zu bewegen. Was nun werden wird, wenn, wie ich hoffe, der Ständerat auf seinem ersten Votum beharren wird und wenn dann der Nationalrat auch an dem seinigen festhält, das ist ein Unglück, das wir jedenfalls ertragen können. Kommt das Gesetz nicht zu stande, so wird nach meiner Überzeugung kein Einziger im Lande darob untröstlich sein. Entweder ist es so, dass man mit den Konzessionen machen kann, was man will — und dann kann man es nachher auch machen — oder dem ist nicht so, und dann dürfen wir auch kein Gesetz erlassen, wie es von uns verlangt wird. Wir sind nicht in

Gefahr, wenn eine Verständigung nicht stattfindet. Diese Gefahr ist null; jedenfalls ist es keine Gefahr für das Recht, sondern das Gegenteil.

**M. Robert:** Dans la session de décembre lors de la première délibération sur le projet de loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, la députation neuchâteloise a eu l'honneur d'exposer les motifs pour lesquels il ne lui était pas possible de voter cette loi. Elle envisageait que l'état de Neuchâtel, en tant que propriétaire d'un chemin de fer d'état, n'avait pas été traité par la Confédération comme un autre canton l'avait été dans un cas précédent.

Lorsque l'art. 22 est venu en discussion, elle a voté avec la majorité de votre conseil pour la suppression de cet article proposé par le conseil fédéral et dont la commission vous recommande aujourd'hui l'adoption en vous demandant de revenir sur votre vote.

La députation de Neuchâtel maintient la situation qu'elle avait prise non seulement pour les motifs juridiques invoqués aujourd'hui par plusieurs orateurs, mais encore parce que la situation faite au canton de Neuchâtel sera défavorable.

Si cet article 22 est adopté, nous vous soumettrons, mon collègue et moi, la protestation suivante, qui résume les revendications de la députation de Neuchâtel:

«La députation neuchâteloise a le devoir de protester au nom du canton de Neuchâtel contre l'article 22, tel qu'il a été adopté par le conseil national et tel qu'il est maintenant proposé par la commission du conseil des états.

Le canton de Neuchâtel, qui a racheté la ligne du Jura-Neuchâtelois (ancienne ligne du Jura Industriel), est au bénéfice d'une concession aux termes de laquelle l'indemnité à payer par la Confédération, en cas de rachat, doit être fixée par un tribunal arbitral.

D'après les propositions de la commission, la fixation de l'indemnité de rachat serait retirée au tribunal arbitral pour être remise au tribunal fédéral.

La députation neuchâteloise éprouve le plus profond respect et la plus grande confiance pour le tribunal fédéral, mais elle ne peut s'empêcher de voir dans la substitution de juridiction proposée une violation de la convention qui a servi de base à la construction de la ligne du Jura-Neuchâtelois et une atteinte aux droits légitimement acquis du canton de Neuchâtel.

En conséquence et sans entrer, pour le moment, dans d'autres considérations, elle réserve expressément les droits du canton de Neuchâtel pour le cas où la proposition de la commission serait adoptée.

**M. le Président:** Je demanderai à M. Robert s'il entend que cette protestation soit inscrite au procès-verbal?

**M. Robert:** Oui, M. le président.

**M. le Président:** Il en sera fait ainsi.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, der Worte in dieser Angelegenheit sind nun genug gefallen. Die Meinungen sind gemacht, und auch die schönste Rede wird nicht im stande sein, auch nur ein einziges Mitglied herzubringen. Es fällt mir unter diesen Umständen natürlich nicht ein, auf die Auseinandersetzungen der einzelnen Herren zu antworten. Wenn ich mich zum Wort gemeldet habe, so geschah es nur, um Ihnen zu beantragen, auf dem Boden der Kommissionsmehrheit die Worte: «In diesem Verfahren hat die Bahnunternehmung die Klägerrolle zu übernehmen» zu streichen und dafür folgende Satzkonstruktion anzunehmen: «Für die daherigen Streitigkeiten gilt das in Abschnitt II, Ziffer 1, des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vorgeschriebene Verfahren, wonach das Bundesgericht auf Klage der Bahnunternehmung als einzige Instanz urteilt.» Es hat dies bereits Herr Bundesrat Zemp vorgeschlagen und Ihre Kommissionsmehrheit ist damit einverstanden.

**M. Richard:** On nous propose de supprimer la dernière phrase de l'art. 22, relative à l'obligation pour les compagnies de se porter comme partie demanderesse, mais c'est pour réintroduire ailleurs cette notion sous une autre forme. Or, des deux, j'aime mieux la forme nette, précise, que la forme plus raffinée, plus subtile, qui dissimule la pensée véritable. Je pensais qu'après mon argumentation on aurait reconnu le caractère anormal d'une disposition de cette nature.

Je demandais ce matin qu'on me citât une loi en Europe qui contint une règle du même genre, on a été impuissant à le faire.

Mon honorable collègue M. Odier vous a démontré d'une façon très claire, très nette que l'art. 12 où M. le conseiller fédéral Zemp trouvait le principe du rôle de demanderesse attribué aux compagnies, ne s'appliquait pas au point qui nous occupe.

Je crois que pour la dignité de ce conseil il vaut mieux voter la proposition telle quelle. Nous savons exactement ce qu'elle veut dire.

Je persiste à penser que la disposition qu'on veut nous faire voter est tellement excessive que le conseil fédéral reviendra de lui-même sur son opinion dans la pratique.

En tous cas, je préfère de beaucoup la phrase actuelle à celle présentée par M. von Arx. Il va sans dire que je voterai la suppression de l'article; mais le débat s'étant porté sur cette partie de l'article, j'ai tenu à dire mon opinion à ce propos.

#### Abstimmung. — Votation.

In eventueller Abstimmung wird das Amendement der Kommissionsmehrheit gegenüber demjenigen der Kommissionsminderheit mit 23 gegen 13 Stimmen angenommen.

Die definitive Abstimmung findet auf Antrag des Herrn Stössel unter Namensaufruf statt. In derselben stimmen mit Ja, d. h. für den Art. 22 mit dem Amendement der Kommissionsmehrheit, die HH:

(En votation éventuelle, l'amendement de la majo-

rité de la commission l'emporte sur celui de la minorité par 23 voix contre 13.

A la votation *définitive*, qui, sur la proposition de M. Stössel, a lieu à l'appel nominal, ont voté *oui*, c'est-à-dire pour le maintien de l'art. 22 amendé par la majorité de la commission, MM.:

von Arx, Blumer (Zürich), Dähler, Good, Göttsheim, Hildebrand, Hohl, Kellersberger, Leumann, Müller, Munzinger, Raschein, Ritschard, Scherb, Scheurer, Schmid-Ronca, Schumacher, Stössel, Stutz, Zweifel.

Für Streichung des Art 22 nach Antrag der Kommissionsminderheit, mit Nein, stimmen die HH.:

(Ont voté *non*, c'est-à-dire pour la suppression de l'art. 22 d'après la proposition de la minorité de la commission, MM.:

Battaglini, Bossy, Freuler, Golaz, Isler, de Kalbermatten, Keiser, Lusser, Monnier, Odier, Reichlin, Richard, Robert, Romedi, Schaller, Simen, de Torrenté, Wirz.

**Wyrsch:** Ich bin während der Abstimmung nicht da gewesen und möchte mich noch zur Abstimmung melden.

**von Arx:** Da Herr Wyrsch bei der Abstimmung nicht anwesend war, so mache ich darauf aufmerksam, dass er nicht mehr stimmen, sondern nur noch erklären kann, er würde im Falle der Anwesenheit so und so gestimmt haben.

**M. Richard:** Il me semble que tant que le résultat de la votation n'est pas proclamé, l'opération n'est pas terminée et chaque membre a le droit d'exprimer sa manière de voir.

Ce n'est pas parce qu'une circonstance fortuite a empêché l'un de nos collègues d'être présent à l'appel nominal que le résultat de la votation doit être dénaturé. Il est vrai que cela ne change rien au résultat, mais j'estime qu'aussi longtemps que le président n'a pas définitivement clos la votation, celle-ci reste ouverte.

**M. Robert:** A l'appui de ce que vient de dire M. Richard, je ferai remarquer que ce matin à la votation qui a eu lieu par bulletins à l'assemblée fédérale, des membres sont venus au dernier moment réclamer leur bulletin et ont fait changer le chiffre déjà annoncé des votants. Je ne vois pas pourquoi ou ne procéderait pas de la même manière dans le cas actuel.

**M. le Président:** Je crois que l'interprétation de MM. Richard et Robert est exacte, aussi longtemps que le résultat du scrutin n'est pas proclamé, tout membre peut émettre son vote.

**Wyrsch:** Wenn ich also noch stimmen kann, so gebe ich meine Stimme für Nein ab.

Der Antrag der Kommissionsmehrheit gegenüber demjenigen der Kommissionsminderheit ist somit mit 20 gegen 19 Stimmen angenommen.

(Le maintien de l'art. 22 est ainsi décidé par 20 voix contre 19.)

Der Abstimmung haben sich enthalten die HH. Muheim und Schubiger.

(Se sont absenus MM. Muheim et Schubiger.)

Herr Jordan-Martin als Präsident stimmt nicht.  
(M. Jordan-Martin comme président ne vote pas.)

Art. 25.

**von Arx:** Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 25 wird zunächst vom Nationalrat ein neues Lemma 3 vorgeschlagen, das folgendermassen lautet: «Der Bunderat wird ermächtigt, bis zum Erlasse eines Gesetzes über die Sekundärbahnen bei der Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes den Sekundärbahnen die thunlichsten Erleichterungen zu gewähren und deren besondere Verhältnisse, namentlich bei Remessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie bei der Amortisation allfällig rückständiger Einlagen in denselben zu berücksichtigen.»

Die Kommission stimmt diesem Zusatze bei, indem sie ebenfalls der Meinung ist, dass Bahnen, die nur mit einer Geschwindigkeit von 20—25 Kilometer fahren und vielleicht täglich nur 3 Züge nach jeder Richtung ausführen, nicht so zu behandeln sind, wie Vollbahnen mit Geschwindigkeiten von 60—70 Kilometer und mit 15—20 Zügen. Das ist selbstverständlich.

Im fernern aber beantragt Ihnen die Kommission, den Satz: «und es sollen die im Sinne von Art. 11 berechneten normalen Einlagen in den Fonds bei der Ermittlung des konzessionsmässigen Reinertrages auch für den bereits abgelaufenen Teil der massgebenden zehnjährigen Rechnungsperiode als Betriebsausgaben in Rechnung gebracht werden» zu streichen. In der Kommission wurde uns mitgeteilt, dass dieser Vorschlag nicht etwa vom Departement ausgegangen sei, sondern von einem Mitgliede der nationalrätlichen Kommission, und nach Ansicht des Herrn Berichterstatters im Nationalrat soll diese Bestimmung zu Gunsten der Eisenbahngesellschaften aufgenommen worden sein, und wirklich wird dadurch bereits einer der wichtigsten Grundsätze für die Berechnung des Reinertrages und des Anlagekapitals im Falle des Rückkaufes festgestellt. Es ist Ihnen vielleicht aus meinem Referat über die Eintretensfrage noch erinnerlich, das in Bezug auf die Bestimmung der Konzessionen, wonach die Bahnen dem Bunde in vollkommen befriedigendem Zustande zu übergeben sind, die Ansichten himmelweit auseinandergehen. Nach den einen sollen dieselben nur in einem ordnungsgemässen Zustande — das ist der neue technische Ausdruck — sich befinden, nach andern dagegen in solch leistungsfähigem und befriedigendem Zustande, als wären sie sozusagen wie neu; sei das nicht der Fall, so sei von dem Rückkaufswert ein Betrag abzuziehen, welcher den sämtlichen Abgängen auf sämtlichen Anlagen entspreche, also auf dem Unterbau, dem Oberbau, dem Hochbau, dem Roll-

material, überhaupt auf allem, was vergänglich ist. Dieser letztern Ansicht sind auch die technischen Berater des Departements und wir haben hierin wahrscheinlich den Grund zu erblicken, weshalb der Bundesrat in seinem ursprünglichen Projekte viel weitergehende Anträge gestellt hat, als sie nun vorliegen. Die Räte haben aus Gründen der Opportunität die Einlagen in den Erneuerungsfonds beschränkt auf das Rollmaterial, den Oberbau, die Mobilien und Gerätschaften, und es hat dieses weitgehende Entgegenkommen den Sprechenden seiner Zeit veranlasst, bei der Eintretensfrage die Reserve anzubringen, dass die Grundsätze, welche für die Einlagen in den Erneuerungsfonds in diesem Gesetze aufgestellt werden, für den Rückkauf nicht massgebend sein sollen, sondern dass die grosse Frage, welche Abgänge vom Rückkaufswert in Abzug zu bringen seien, eine offene bleiben müsse. Mit der Einschaltung des vom Nationalrat angenommenen Satzes wird nun der Versuch gemacht, die aufgestellten Grundsätze als für die Berechnung des Rückkaufpreises bindend zu machen, und ohne Zweifel — das muss zugestanden werden — hat diese Anregung etwas für sich, indem sie eine der wichtigsten Fragen regelt; die Bahngesellschaften wissen schon jetzt, woran sie diesbezüglich sind, und der Beunruhigung der Aktionäre und des Valorenmarktes wird ein Ende gemacht. Die Anträge der nationalrätlichen Kommission sind den Bahnen günstig, indem die Bahnen gegenwärtig schon die Einlagen in den Erneuerungsfonds auf denjenigen Objekten machen, die wir ebenfalls vorschlagen. Die Konzession der J. S. z. B. sagt: «In allen diesen Fällen (nämlich dass der Kaufpreis sich richte nach dem 25fachen Reinertrag der kritischen 10 Jahre und mindestens das Anlagekapital betragen müsse) darf der Kaufpreis nicht weniger als die nachgewiesenen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen, jedoch unter

Abzug des Betrages des Erneuerungs- und des Reservefonds. Sollte die Bahn dem Bunde nicht in vollkommen befriedigendem Zustande abgetreten werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag an der Kaufsumme dafür in Abzug zu bringen.» Also diese Einlagen sind schon jetzt gemacht worden, und in den Konzessionen ist bestimmt, dass diese Einlagen vom Rückkaufswert in Abzug zu bringen sind. Mehr wird in diesem Gesetze auch nicht verlangt, sodass es den Bahnen nicht schlechter gehen könnte, wenn wir den Beschluss des Nationalrates annehmen würden. Und doch ist die Kommission nicht dafür, und zwar deshalb, weil sie sich hüten will, durch dieses Gesetz in vermögensrechtliche Verhältnisse einzugreifen, sondern sie will — das war unser Bestreben bei der Beratung des ganzen Gesetzes — alle diese vermögensrechtlichen Fragen der Beurteilung des Bundesgerichtes überlassen. Wir beantragen Ihnen deshalb, diesen Satz, der vom Nationalrat aufgestellt worden ist, einfach zu streichen.

Angenommen nach Antrag der Kommission.

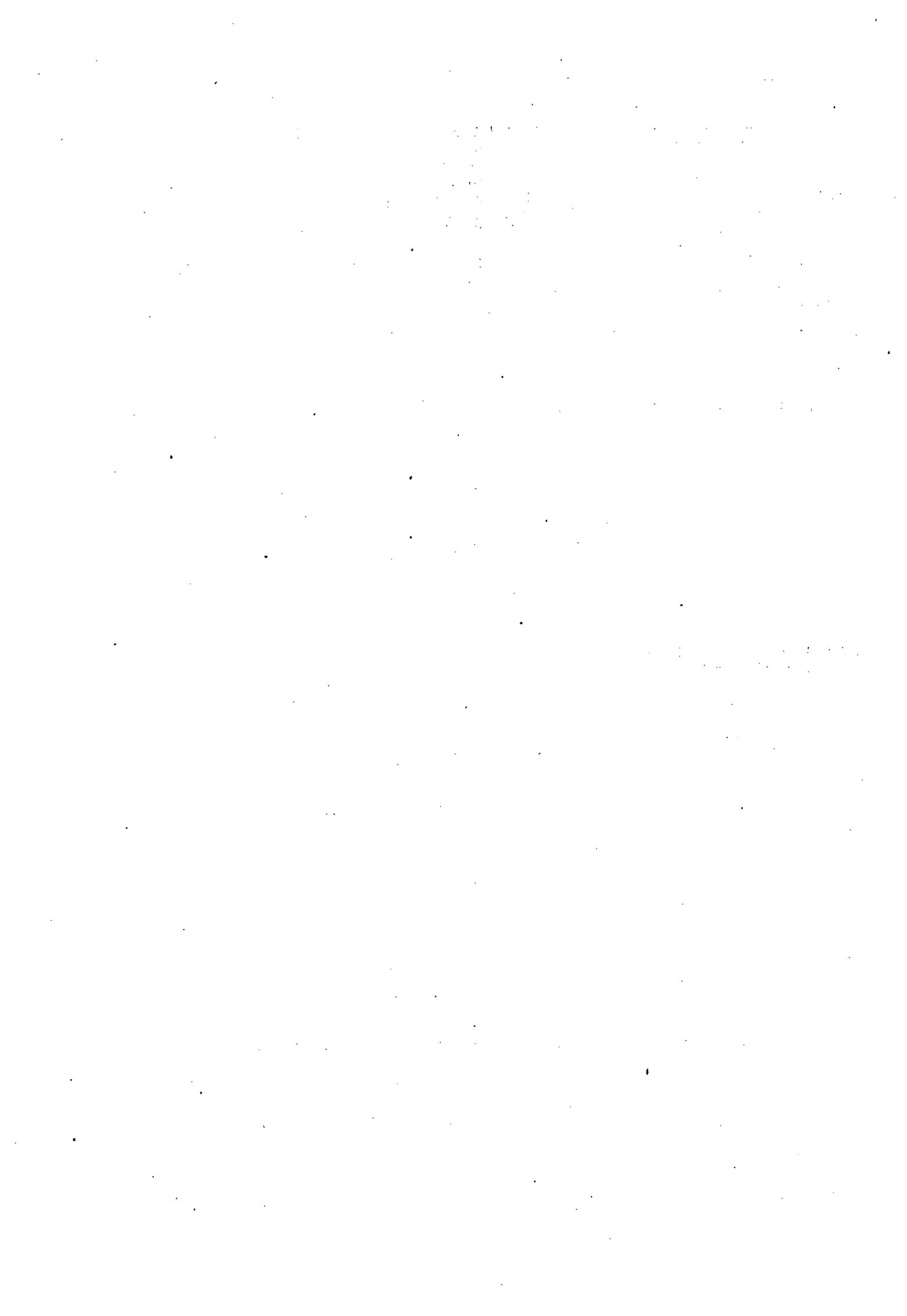
(Adopté d'après la proposition de la commission.)

M. le **Président**: Nous sommes arrivés à la fin de la discussion de la loi sur la comptabilité des chemins de fer; il y a encore quelques divergences avec le conseil national, cette loi fait donc retour à ce conseil.

Je constate qu'en suite du vote sur l'art. 22, le postulat de M. Ritschard tombe.

An den Nationalrat.

(Au conseil national.)



## **Rechnungswesen der Eisenbahnen. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. BG vom 27. März 1896**

### **Comptabilité des chemins de fer. Loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer. LF du 27 mars 1896**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1895_009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.03.1896 - 17:00
Date	
Data	
Seite	211-218
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 751

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.