

Abstimmung vom 20.2.1898

Freisinniger Verstaatlichungserfolg mit einem konservativen Zugpferd

Angenommen: Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen

Christian Bolliger

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

Empfohlene Zitierweise: Bolliger, Christian (2010): Freisinniger Verstaatlichungserfolg mit einem konservativen Zugpferd. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 91–93.

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

VORGESCHICHTE

Nach dem erfolgreichen Referendumskampf für das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen (vgl. Vorlage 48, 1896) erachtet der Bundesrat die rechtlichen und politischen Voraussetzungen als gegeben, um die Verstaatlichung der Bahnen zu lancieren. Angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Bahnen und aufgrund der steigenden Unzufriedenheit mit dem Privatbahnsystem und dem Verhalten seiner Exponenten (vgl. hierzu Bauer 1947) handelt es sich dabei um einen Schlüsselentscheid des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Die Federführung der Verstaatlichung liegt nach wie vor beim ersten katholisch-konservativen Bundesrat, Joseph Zemp. Im Parlament wird sie jedoch primär vom Freisinn vorangetrieben.

Im Frühjahr 1897, zufälligerweise nur wenige Wochen nach einem Streik des Bahnpersonals bei der Nordostbahn für bessere Löhne und Arbeitsbedingungen, präsentiert der Bundesrat seinen Entwurf für das Rückkaufgesetz und die dazugehörige Botschaft.

Nach kontroverser Beratung, die sich insbesondere um die Verfassungsmässigkeit der Vorlage sowie um die Bewertung des Bahnnetzes und um Finanzierungsfragen dreht, verabschiedet das Parlament das Gesetz. Das Parlament ändert es nicht in der Grundsatzfrage der Verstaatlichung, aber modifiziert die organisatorischen Bestimmungen. Es nimmt insbesondere auf föderalistische Interessen Rücksicht. So erweitert es die Zahl der Bundesbahnkreise von drei auf fünf, verstärkt dort die Mitsprache der Kantone und verpflichtet den Bund nicht nur auf den Bau des Simplontunnels, sondern auch auf die Förderung der Ostalpenbahn und den Bau der Rickenbahn im Kanton St.Gallen. Im Nationalrat ist die Mehrheit mit 98 zu 29 in der Schlussabstimmung komfortabel, im Ständerat (25 zu 17) zeigt sich trotz der föderalistischen Rücksichtnahme beträchtliche Unzufriedenheit.

Der protestantische Eidgenössische Verein, die konservative Bernische Volkspartei und die Freie Vereinigung, allen voran aber Akteure in der französischsprachigen Schweiz erzwingen per Referendum die Volksabstimmung. Auch in der katholischen Innerschweiz werden Unterschriften gesammelt.

GEGENSTAND

Das Rückkaufgesetz vereint die fünf Hauptbahnen (Centralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Jura-Simplon-Bahn und Gotthardbahn) mit einem Streckennetz von 2748 Kilometern unter dem Dach der «Schweizerischen Bundesbahnen», die unter separater Rechnung von einer Generaldirektion und fünf Kreisdirektionen geführt werden. Die sogenannten Nebenbahnen werden vorläufig noch ausgenommen. Die Angestellten der bisherigen Privatbahnen werden zu Beamten des Bundes, ihre Besoldung wird in einem separaten Gesetz geregelt.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Im heftigen Abstimmungskampf verändern sich die Fronten im Vergleich zu 1896 (vgl. Vorlage 48) nur geringfügig. Der Freisinn, die Sozialdemokraten, der Grütliverein und auch der Gewerkschaftsbund stellen sich hinter die Verstaatlichung der Bahnen. An der Spitze der Gegner stehen «die welschen Föderalisten und liberalen Antietatisten, angeführt von Alt-Bundesrat Numa Droz» (His 1938: 1149). Dazu gesellen sich geschlossen die protestantischen Konservativen. Im Lager der Katholisch-Konservativen geniesst der Bundesrat weniger Unterstützung als noch zwei Jahre zuvor. So lehnen etwa mit dem Vaterland das führende Organ des politischen Katholizismus und auch die katholische Volkspartei die Vorlage ab. Obwohl auch die Luzerner Konservativen gegen die Vorlage sind, tritt Zemp in seinem Heimatkanton öffentlich für die Vorlage ein.

Die Befürworter schreiben sich das Schlagwort «Die Schweizer Bahnen dem Schweizer Volk» auf die Fahne und übernehmen weitgehend die Argumentationslinie des Bundesrates. Sie versprechen sich von der Zusammenführung der Bahnen in staatlicher Hand bessere Fahrpläne und günstigere Tarife, von denen letztlich jeder Einzelne und die gesamte Volkswirtschaft profitiere. Sie präsentieren die Verstaatlichung als Investition, die sich aufgrund der Rendite des Bahnbetriebs in 60 Jahren amortisieren lasse. Die einst privatbahnfreundliche freisinnige Neue Zürcher Zeitung (vom 19.2.1898) bezichtigt die ausländischen Eigner der Privatbahnen des Monopolismus, des «wilden Börsenspiel[s]», «phantastische[r] Dividendenpolitik» und des «Eisenbahnkönigtum[s]»: «Lieber das Staatsmonopol als das private», lautet ihr Fazit. Bei der Post und der Telegrafie habe der Bund gezeigt, dass er einen wichtigen Infrastrukturbetrieb effizient führen könne.

Die Gegner behaupten, dass sich der Bund durch die hohe Investition in eine niemals rückzahlbare Schuldknechtschaft begeben, welche letztlich eine «Gefahr für die Unabhängigkeit des Vaterlands» darstelle. Gleichzeitig kritisieren sie, der vom Bund geschätzte Preis sei zu optimistisch kalkuliert. Die ihrer Ansicht nach verfassungswidrige Verstaatlichung bezeichnen sie als Ausdruck einer gefährlichen Machtkonzentration und Verflechtung politischer und materieller Interessen. In der Westschweiz wird vor allem antizentralistisch und antietatistisch argumentiert.

ERGEBNIS

Bei einer zuvor nie erreichten Stimmbeteiligung von 78,1% wird die Verstaatlichung der Eisenbahnen mit der deutlichen Mehrheit von 67,9% der Stimmen angenommen. Im Vergleich zum Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen (vgl. Vorlage 48, 1896) ist die Front der Gegner weiter geschrumpft, liegt doch der Jastimmenanteil in keinem Kanton mehr unter 20% Prozent. In der Romandie wechselt die Waadt ins Lager der Befürworter, und in der katholischen Innerschweiz stimmt nun neben Luzern und Zug auch Nidwalden zu. Allerdings sind die Ja-Mehrheiten in diesen Kantonen nicht sehr deutlich.

QUELLEN

BBI 1897 II 230; BBI 1897 II 897–923; BBI 1897 IV 471. NZZ vom 15.2, 16.2., 17.2 und 19.2.1898. Bauer 1947: 121–126; Bolliger/Zürcher 2004: 81–85; Funk 1925: 63–64; His 1938: 1145–1149. Neidhart 1970: 77; Rinderknecht 1949: 245–249; Wernli Zveiger 1995: 40; Winiger 1910: 376–378.

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