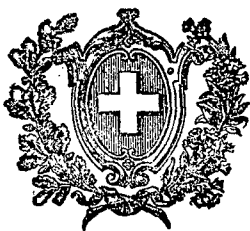


Amtliches  
stenographisches Bülletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 42

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.

## Eisenbahnrückkauf.

### Beschluss des Ständerates.

1. Juli 1897.

### Bundesgesetz.

betreffend

den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1897; in Anwendung von Art. 23 und 26 der Bundesverfassung,

beschliesst:

I.

### Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes.

Art. 1. Der Bund hat das Recht, diejenigen schweizerischen Eisenbahnen, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen und deren Erwerb ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist, für sich zu erwerben und unter dem Namen «Schweizerische Bundesbahnen» für seine Rechnung zu betreiben.

Mit einer Eisenbahn können auch deren Beteiligungen bei Nebenbahnen, sowie Nebengeschäfte (Dampfschiffunternehmungen u. s. w.), die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.

Art. 2. Der Erwerb von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen statt, und es hat der Bundesrat auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzumelden gegenüber den im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlagen:

1. der Jura-Simplon-Bahn;
2. der schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;

### Anträge der Kommission des Nationalrates.

17. September 1897.

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

#### Mehrheit.

(HH. Cramer-Frey, Benziger, Comtesse, Curti, Favon, Gaudard, Geilinger, Gobat, Häberlin, Hirter, Jordan-Martin, Keel, Künzli, Rusconi, Schobinger, Suter, Vigier.)

#### Eintreten.

#### Minderheit.

(HH. Kuntschen, von Planta, Théraulaz.)

#### Nichteintreten.

Art. 1, Alinea 1 = Entwurf des Bundesrates:  
Der Bund wird diejenigen schweizerischen . . .

- . . . für sich erwerben.
- . . . seine Rechnung betreiben.

. . . der Konzessionen statt.  
Der Bundesrat hat auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen gegenüber den . . .

3. der schweizerischen Nordostbahn, mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
4. der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bezüglich des Anteiles der Einwohnergemeinde Bremgarten an derselben;
5. der Vereinigten Schweizerbahnen;
6. der Gotthardbahn.

Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, kann der Bundesrat diejenigen unter besondern Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerb nur mit unverhältnismässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist.

Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Erwerb der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen massgebend sind.

Art. 3 (neu). Der Bund ist befugt, den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in die zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten.

Art. 4. Wenn in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 genannten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.

Art. 5. Der Uebergang des Eigentums an den vom Bunde erworbenen Eisenbahnen erfolgt jeweilen auf den konzessionsgemässen oder vertraglich festgesetzten Termin, ohne dass dazu die Beobachtung einer für den Eigentumsübergang sonst vorgeschriebenen Form erforderlich ist.

Ausser angemessenen Kanzleigebühren für die Vormerkung des Eigentumsüberganges in den öffentlichen Büchern dürfen für die Handänderung keinerlei Steuern oder Gebühren erhoben werden.

Art. 6. Die für den Erwerb und den Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mittelst Ausgabe von Obligationen oder Rententiteln zu beschaffen.

Die bezüglichlichen Anleihen sind nach einem festen Amortisationsplane längstens binnen 60 Jahren zu amortisieren.

Art. 7. Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, dass ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt.

Art. 3 (neu). Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Betrieb. .

Art. 4. Ueber den Rückkauf von andern Bahnen und den Bau neuer Linien werden jeweilen besondere Bundesgesetze erlassen.

Auf dem Wege der freien Verständigung mit den Eigentümern der Bahnen, und unter Festhaltung des Grundsatzes der Schuldenamortisation binnen längstens 60 Jahren kann auch eine andere Zahlungsmodalität für den Erwerb der Bahnen gewählt werden.

Die Genehmigung der Anleiheoperationen und des Amortisationsplanes bleibt der Bundesversammlung vorbehalten.

Von den weitem Ueberschüssen sind 20 Proz. so lange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, 50 Millionen Franken erreicht haben wird. Die übrigen 80 Proz. sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden.

Reichen die ordentlichen Einnahmen, mit Inbegriff der nicht verwendeten Gewinnsaldovorträge, zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Amortisation nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen.

Art. 8. Mit dem Uebergang einer Bahn an den Bund erlöschen sämtliche Bestimmungen der bezüglichen Konzessionen. Vorbehalten bleiben etwaige privatrechtliche Verpflichtungen zu Gunsten Dritter, über welche die Berechtigten sich ausschliesslich mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinanderzusetzen haben; Verpflichtungen, welche mit dem Bestande und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, gehen auf den Bund über.

Art. 9. Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Immobilien, welche zwar im Besitze der Bundesbahnen sind, aber eine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb nicht haben.

Der Bund verzichtet gegenüber den Bundesbahnen auf Erhebung der in Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Dezember 1872, vorbehaltenen Konzessionsgebühr für den regelmässigen periodischen Personentransport.

Art. 10. Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung.

Art. 11 (neu). Die Verwaltung der Bundesbahnen hat ihr rechtliches Domizil am Sitze der Generaldirektion.

Dieselbe hat ausserdem in jedem durch ihre Bahnlinien berührten Kantone ein Domizil am Kantonshauptorte zu verzeigen, an welchem sie von den betreffenden Kantonseinwohnern belangt werden kann.

Für dringliche Klagen gilt der Gerichtsgang der gelegenen Sache.

Für die Behandlung und Beurteilung der civilrechtlichen Streitigkeiten gegen die Bundesbahnen finden die bestehenden kantonalen und eidgenössischen Gesetze Anwendung, mit der Beschränkung, dass das Bundesgericht als einzige Instanz urteilt, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens 30,000 Franken hat.

II.

**Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.**

Art. 12. Die Verwaltung der Bundesbahnen bildet eine besondere Abteilung der Bundesverwaltung.

Weitere Ueberschüsse sind ausschliesslich im Interesse der Bundesbahnen, und zwar für Ausgleichung der Jahreserträge, für Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere in der Richtung der Herabsetzung der Personen- und Gütertarife, sowie für Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes inbegriffen die Nebenbahnen, zu verwenden.

... etwaige in denselben enthaltene privatrechtliche...

...; durch die Konzessionen überbundene Verpflichtungen dagegen, welche...

Als drittes Alinea zu Art. 12 (neu).

Art. 11 = Art. 12.

Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen sind Bundesbeamte und unterstehen der für letztere geltenden Gesetzgebung.

1.

**Oberleitung der Verwaltung.**

Art. 13. Für die Oberleitung der Verwaltung durch die Bundesbehörden gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

Es kommen zu:

*A. Der Bundesversammlung:*

1. Die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
2. der Erlass von Gesetzen betreffend den Erwerb oder Bau von Eisenbahnen.

*B. Dem Bundesrat:*

1. Der Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze.
2. Die Wahl:
  - a. von 25 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 16);
  - b. der Mitglieder der Generaldirektion;
  - c. von je 4 Mitgliedern der Kreiseisenbahnräte (Art. 29).
3. Die Genehmigung der Wahl der Mitglieder der Kreisdirektionen (Art. 33).
4. Die Genehmigung des Jahresbudgets.
5. Die Einbringung folgender Vorlagen bei den eidgenössischen Räten:
  - a. der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;

b. der Anträge betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien.

6. Die Ausübung der gleichen Befugnisse, die dem Bundesrate den Privatbahnen gegenüber zustehen, soweit die Voraussetzungen hierfür bei den Bundesbahnen vorhanden sind.

Durch das Gesetz über die Organisation des Bundesrates können einzelne Befugnisse dem Eisenbahndepartement übertragen werden.

2.

**Einteilung des Bahnnetzes.**

Art. 14. Das Bundesbahnnetz wird in fünf Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben.

Die Umschreibung der einzelnen Kreise bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.

Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen unterstehen der für die Bundesbeamten geltenden Gesetzgebung.

Alinea 3 = Art. 11 des Beschlusses des Ständerates.

Art. 12 = Art. 13.

1. Die Genehmigung der Anleihsoperationen und des Amortisationsplanes;
2. die Genehmigung von Vereinbarungen betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und den Eintritt des Bundes in Betriebsverträge, welche etwa zwischen den in Art. 2 genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen abgeschlossen worden sind (Art. 3);
3. die Gesetzgebung über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung;
4. der Erlass von Gesetzen betreffend den Erwerb oder Bau von Eisenbahnen;
5. die Gesetzgebung über die Besoldungen;
6. die Genehmigung des Jahresbudgets;
7. die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes.

... zum vorliegenden Gesetze

... (Art. 15);

... Generaldirektion und der Kreisdirektionen;

... (Art. 28);

3. Streichung.

3. = Ziff. 5.

- a. des Jahresbudgets, der Jahresrechnung ...
- b. der Anträge betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und den Eintritt des Bundes in Betriebsverträge, welche etwa zwischen den in Art. 2 genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen abgeschlossen worden sind (Art. 3);
- c. = b.

4. = Ziff. 6.

Streichung.

Art. 13 = Art. 14.

3.

**Organe der Verwaltung.**

Art. 15. Die Organe der Verwaltung der Bundesbahnen sind:

- a. der Verwaltungsrat;
- b. die Generaldirektion;
- c. die Kreiseisenbahnräte;
- d. die Kreisdirektionen.

*a. Der Verwaltungsrat.*

Art. 16. Der Verwaltungsrat besteht aus 55 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- 25 durch den Bundesrat;
- 25 durch die Kantone und Halbkantone;
- 5 durch die Kreiseisenbahnräte.

Von den durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern dürfen nicht mehr als neun zugleich Mitglieder eines eidgenössischen Rates sein.

Der Bundesrat trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die Kantone und die Kreiseisenbahnräte die ihnen obliegenden vorgenommen haben; bei der Wahl wird er darauf achten, dass Landwirtschaft, Handel und Gewerbe eine angemessene Vertretung erhalten.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 17. Der Geschäftskreis des Verwaltungsrates umfasst:

1. Die Aufsicht über die gesamte Verwaltung;
2. die Feststellung des dem Bundesrate einzureichenden Entwurfs des Jahresbudgets;
3. die Prüfung der von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnung und des von ihr angefertigten Jahresberichtes über die Geschäftsführung, zu Händen des Bundesrates;
4. die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation nebst den regulatorischen Bestimmungen;
5. die Feststellung der Normen für Aufstellung der Fahrtenpläne (Ausscheidung der Zugskategorien, Zahl der Fahrten, Fahrgeschwindigkeiten, etc.);
6. die pachtweise Inbetriebnahme von Bahnstrecken, welche dem Bunde nicht angehören, die Verpachtung des Betriebes eigener Bahnstrecken, die Einrichtung von Nebengeschäften;
7. die Ratifikation von wichtigeren Vereinbarungen mit andern Transportunternehmungen über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen;
8. die Ratifikation von Vereinbarungen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken, ferner über gemeinschaftliche Verkehrseinrichtungen;

Art. 14 = Art. 15.

**Mehrheitsantrag.**

(HH. Cramer-Frey, Benziger, Comtesse, Favon, Gaudard, Jordan-Martin, Keel, Kuntschen, von Planta, Suter, Théraulaz.)

Zustimmung zum Ständerat.

**Minderheitsantrag.**

(HH. Geilinger, Gobat, Häberlin, Hirter, Rusconi, Vigier, Zschokke.)

c. Streichung.

Art. 15 = Art. 16.

... Kreiseisenbahnräte aus ihrer Mitte.

**Minderheitsantrag.**

Der Verwaltungsrat besteht aus wenigstens 70 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- 25 durch den Bundesrat;
- 25 durch die Kantone und Halbkantone;
- 4 durch den schweiz. landwirtschaftlichen Verein;
- 4 durch den schweiz. Handels- und Industrieverein;
- 4 durch den schweiz. Gewerbeverein;
- 4 durch den schweiz. Ingenieur- und Architektenverein;
- 4 durch die schweiz. Arbeiterorganisation.

Durch Beschluss der Bundesversammlung kann nach Anhörung des Verwaltungsrates und auf Antrag des Bundesrates auch andern schweiz. Verbänden eine Vertretung eingeräumt werden.

Art. 16 = Art. 17.

4. die im Rahmen der bezüglichen Gesetzesbestimmungen vorzunehmende Feststellung der . .

9. die Feststellung der Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau, ferner für das Rollmaterial;
10. die Entscheidung über das Tracé neuer Linien, ferner die Festsetzung der Pläne neuer Bahnhofbauten von grösserer Bedeutung und der Pläne für wichtigere Umbauten und Ergänzungsbauten auf dem in Betrieb stehenden Bahnnetze;
11. die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, welche den Betrag von Fr. 500,000 übersteigen;
12. den Ankauf von Liegenschaften, deren Erwerb nicht zur Ausführung von Bahnbauten erfolgt, sofern der Kaufpreis Fr. 200,000 übersteigt, ebenso der Verkauf von Liegenschaften im Werte von mehr als Fr. 50,000;
13. die Feststellung der Dienstorganisation innerhalb der Vorschriften der vom Bundesrat erlassenen Vollziehungsverordnung;
- 13bis. die Wahl der Mitglieder der Kreisdirektionen;
14. die Genehmigung der Wahl der Vorstände der Dienstabteilungen bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen;
15. die Festsetzung der Besoldungen der in Ziff. 14 genannten Beamten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets;
16. die Feststellung der allgemeinen Anstellungsbedingungen für das Personal;
- 16bis. die Prüfung der von den Kreiseisenbahnräten ausgehenden Vorschläge betreffend Verbesserungen im Betriebe, sowie die Begutachtung von Abänderungen in der Eisenbahngesetzgebung;
17. die Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien für Rechnung des Bundes.

Art. 18. Der Verwaltungsrat wählt auf die Dauer einer Amtsperiode aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten.

Art. 19. Zur Vorberatung der zu behandelnden Geschäfte bestellt der Verwaltungsrat für die Dauer der Amtsperiode eine ständige Kommission, bestehend aus dem Präsidenten des Verwaltungsrates als Präsident und sechs Mitgliedern. Es bleibt jedoch dem Verwaltungsrat unbenommen, zur Vorberatung einzelner Geschäfte ausnahmsweise besondere Kommissionen zu ernennen.

Sowohl die ständige Kommission als die Spezialkommission haben das Recht, von der Generaldirektion über die von ihnen zu behandelnden Geschäfte jede notwendig scheinende Auskunft zu verlangen und von allen bezüglichen Akten Einsicht zu nehmen.

Den Kommissionen ist gestattet, einen Aktuar beizuziehen; für dessen Stellung sorgt das Sekretariat der Generaldirektion.

13bis. Streichung.

17. = 16bis.

... und der Vollziehungsverordnung;

18. = 17.

#### Minderheitsantrag.

19. die Behandlung oder Begutachtung aller das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen, insbesondere Anregungen der Bundes- und Kantonalbehörden, von Vereinen der Landwirtschaft, Handel, Industrie, Gewerbe, und andern volkswirtschaftlichen Verbänden, sowie Petitionen und Beschwerden.

Art. 17 = Art. 18.

Art. 18 = Art. 19.

#### Minderheitsantrag.

Art. 18. Zur Vorberatung der zu behandelnden Geschäfte und für die Aufsicht bestellt der Verwaltungsrat auf die Dauer der Amtsperiode für jeden Kreis aus seiner Mitte eine ständige Kommission, ebenso für technische und administrative Fragen. Ausnahmsweise können für einzelnen Geschäfte besondere Kommissionen bezeichnet werden. Das Nähere bleibt der Verordnung vorbehalten.

Sowohl . . .

Art. 20. Die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen wohnen den Verhandlungen des Verwaltungsrates, soweit sie nicht ihre persönlichen Interessen betreffen, mit beratender Stimme bei.

Bei den Verhandlungen der ständigen Kommission wird die Generaldirektion durch ihren Präsidenten oder Vizepräsidenten mit beratender Stimme vertreten.

Zu den Verhandlungen der Spezialkommissionen kann sie nach Gutfinden einzelne Mitglieder mit beratender Stimme abordnen.

Art. 21. Der Verwaltungsrat versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmässig je in der ersten Woche der Monate Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Weitere Sitzungen können angeordnet werden, wenn dringende Geschäfte es notwendig machen.

Der Rat ist beschlussfähig, wenn wenigstens 28 Mitglieder anwesend sind.

Art. 22. Die Mitglieder des Verwaltungsrates beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegehälter, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

#### b. Die Generaldirektion.

Art. 23. Die Generaldirektion besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern. Sie wird vom Bundesrat ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Der Sitz der Generaldirektion ist in Bern.  
Die Mitglieder müssen in Bern wohnen.

Art. 24. Der Bundesrat ernennt aus den Mitgliedern je für drei Jahre einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten.

Art. 25. Der Generaldirektion liegt, soweit das gegenwärtige Gesetz keine Ausnahmen und Einschränkungen enthält und unter Vorbehalt der dem Verwaltungsrat in Art. 17 zugeteilten Befugnisse, die gesamte Geschäftsführung ob. Insbesondere fallen in ihren Geschäftskreis:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahnverwaltung nach aussen, soweit dieselbe nicht den Kreisdirektionen übertragen ist (Art. 35, Ziff. 1);
2. die Ernennung sämtlicher, ihr unmittelbar unterstehenden Beamten und Angestellten, sowie der Vorstände der Dienstabteilungen bei den Kreisdirektionen auf unverbindlichen Vorschlag der letztern;
3. die Festsetzung der Gehalte der von ihr zu ernennenden Beamten und Angestellten, ferner gemeinsamer Gehaltsnormen für die von den Kreisdirektionen zu ernennenden Angestellten;

4. die Entwerfung des Jahresbudgets;
5. die Aufstellung der Jahresrechnung;
6. die Anfertigung des Jahresberichtes über die Geschäftsführung;

Art. 19 = Art. 20.

Art. 20. Der Verwaltungsrat versammelt sich auf Einladung seines Präsidenten regelmässig jedes Vierteljahr einmal. Ausserdem kann er einberufen werden, wenn die Geschäfte es notwendig machen oder wenn wenigstens der vierte Teil der Mitglieder es verlangt. Das Nähere über die Zeit der Sitzungen bestimmt die Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze.

... wenn die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.

Art. 21 = Art. 22.

Art. 22 = Art. 23.

Art. 23 = Art. 24.

Art. 24 = Art. 25.

... in Art. 16 zugeteilten ...

... (Art. 34, Ziff. 1);

3. die Aufstellung von Gehaltsnormen für die von der Generaldirektion und für die von den Kreisdirektionen zu ernennenden Beamten und Angestellten;

4. die Festsetzung der Gehalte für die von ihr zu ernennenden Beamten und Angestellten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets;

5. = Ziff. 4.

6. = Ziff. 5.

7. = Ziff. 6.

7. die Vorbereitung aller übrigen, nicht bereits genannten, durch den Verwaltungsrat, zu behandelnden Geschäfte;
  8. die Vollziehung der Beschlüsse des Verwaltungsrates;
  9. die Aufstellung der erforderlichen Reglemente, Instruktionen und Dienstvorschriften für die verschiedenen Dienstzweige;
  10. das Tarifwesen;
  11. die Kontrolle der Betriebseinnahmen (Betriebskontrolle);
  12. die Behandlung von wichtigern Reklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife und Tarifvorschriften oder wegen unrichtiger Instradierungen, ferner wegen Verlustes oder Beschädigungen von Transportgütern oder wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit nicht deren Zuweisung an die Kreisdirektionen durch die bundesrätliche Vollziehungsverordnung verfügt wird;
  13. die Aufstellung der Fahrpläne, einschliesslich der Sorge für eine den Bedürfnissen auch des durchgehenden Verkehrs entsprechende Ausführung derselben durch die Kreisdirektionen;
  14. die Centralwagenkontrolle;
  15. die Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten, soweit solche nicht den Kreisdirektionen überlassen wird;
  16. der Abschluss von Vereinbarungen mit andern Transportanstalten über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen;
  17. der Abschluss von Verträgen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung und Erstellung von Bahnhöfen, Stationen, Bahnstrecken und Betriebseinrichtungen;
  18. der Abschluss von Verträgen über den Erwerb von Liegenschaften zu den von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, ferner alle Verträge über den Erwerb von Liegenschaften zu andern als Bauzwecken, unter Vorbehalt von Art. 17, Ziff. 12;
  19. der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, sowie aller Lieferungsverträge für Oberbaumaterialien, für grössere Bezüge von Brenn- und Schmiermaterialien, für neues Transportmaterial und der übrigen Lieferungsverträge soweit deren Abschluss nicht von der Generaldirektion den Kreisdirektionen überlassen wird, und unter Vorbehalt von Art. 17, Ziff. 11;
  20. die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen und die Erteilung von Instruktionen an dieselben zur Herbeiführung der wünschbaren Einheitlichkeit und Uebereinstimmung in der Verwaltung;
  21. die Beschlussfassung über die ihr im Art. 38 vorbehaltenen Genehmigungen.
- Art. 26. Die Generaldirektion hat dem Verwaltungsrat vierteljährlich summarische Ausweise über die Ergebnisse des Bahnbetriebes vorzulegen.
- Art. 27. Die Generaldirektion ist beschlussfähig, wenn die absolute Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.
8. = Ziff. 7.
  9. = Ziff. 8.
  10. = Ziff. 9.
  11. = Ziff. 10.
  12. = Ziff. 11.
  13. die Erledigung von Reklamationen aus dem Verkehre mit andern Bahnen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife und Tarifvorschriften oder wegen unrichtiger Instradierungen, ferner wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern oder wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr.  
Streichung der Worte: «soweit nicht deren Zuweisung», etc.
  14. = Ziff. 13.
  15. die Centralkontrolle des Rollmaterials;
  16. = Ziff. 15.
  17. = Ziff. 16.
  18. = Ziff. 17.
  19. = Ziff. 18.
- Streichung der Worte: «unter Vorbehalt von Art. 17, Ziff. 12».
20. der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, sowie aller Lieferungsverträge für Oberbaumaterial, für den Bezug von Brenn- und Schmiermaterial für den Maschinenendienst und für neues Transportmaterial unter Vorbehalt von Art. 16, Ziff. 11;
  21. = Ziff. 20.
  22. = Ziff. 21.  
... im Art. 37. . .
- Art. 25. = Art. 26.
- ... Bahnbetriebes und einen allgemeinen Bericht vorzulegen.
- Art. 26 = Art. 27.  
Streichung des Wortes «absolute».



Bei Stimmengleichheit gilt derjenige Antrag als zum Beschlusse erhoben, für welchen der Vorsitzende gestimmt hat; bei Wahlen entscheidet bei Stimmengleichheit das Los.

Art. 28. Die Geschäfte werden unter die Mitglieder nach Departementen verteilt.

Die Organisation der Departemente und die Zuweisung der verschiedenen Dienstabteilungen an dieselben bleibt der vom Bundesrat zu erlassenden Vollziehungsverordnung vorbehalten. Diese wird auch bestimmen, welche Geschäfte den einzelnen Departementen zu selbständiger Erledigung zu überlassen sind.

*c. Die Kreiseisenbahnräte.*

Art. 29. Die Kreiseisenbahnräte bestehen aus je 15 bis 20 Mitgliedern, von denen der Bund 4, die Kantone und Halbkantone 11 bis 16 zu wählen haben.

Die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone geschieht durch einen allgemein verbindlichen Bundesbeschluss.

Die Amtsdauer beträgt 3 Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 30. Der Geschäftskreis der Kreiseisenbahnräte umfasst:

1. die Wahl ihres Präsidenten und des Vicepräsidenten auf die Dauer einer Amtsperiode aus ihrer Mitte;
2. die Wahl eines Mitgliedes des Verwaltungsrates;
3. die Begutachtung von allen das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen, insbesondere des Fahrplan- und Tarifwesens, zu Handen der für die Entscheidung zuständigen Behörden, auf Anregung:
  - a. der Bundesbehörden;
  - b. einer Kantonsregierung;
  - c. des Verwaltungsrates;
  - d. der organisierten Vertretungen von Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe, sowie anderer volkswirtschaftlicher Verbände;
  - e. aus ihrer Mitte;
4. die Genehmigung der von den Kreisdirektionen ausgearbeiteten, zur Vorlage an die Generaldirektion bestimmten Jahresbudgets und Jahresrechnungen und der darauf bezüglichen Berichte;
5. die Entscheidung über sämtliche im Budget nicht vorgesehene oder über den vom Verwaltungsrate bewilligten Betrag hinausgehenden Kredite, soweit sie das jeweilige Jahresbudget nicht mehr als um Fr. 100,000 übersteigen;
6. die Genehmigung der vierteljährlichen schriftlichen Berichte der Kreisdirektionen über den Gang des Unternehmens.

Art. 31. Die Kreiseisenbahnräte versammeln sich auf Einladung ihrer Präsidenten regelmässig alle zwei Monate. Weitere Versammlungen finden statt, wenn dringende Geschäfte dies notwendig machen.

Die Kreiseisenbahnräte sind beschlussfähig, wenn  $\frac{2}{3}$  der Mitglieder anwesend sind.

... Stimmengleichheit nach zwei Wahlgängen ...

Art. 27 = Art. 28.

**Minderheitsantrag.**

Art. 29—32 des ständerätlichen Entwurfes zu streichen.

Art. 28. Die Kreiseisenbahnräte bestehen aus je 15—20 Mitgliedern, von denen der Bundesrat 4, die Kantone und Halbkantone 11 bis 16 zu wählen haben.

Die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone geschieht auf dem Wege der Vollziehungsverordnung.

Die Amtsdauer beträgt 3 Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 29 = Art. 30.

... soweit die Gesamtsumme das jeweilige ...

Art. 30. Die Kreiseisenbahnräte versammeln sich auf Einladung ihrer Präsidenten regelmässig jedes Vierteljahr einmal. Ausserdem können sie einberufen werden, wenn die Geschäfte es notwendig machen oder wenn wenigstens der vierte Teil der Mitglieder es verlangt. Das Nähere über die Zeit der Sitzungen bestimmt die Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze.

... wenn die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.

Den Sitzungen wohnen die Kreisdirektoren mit beratender Stimme bei.

Art. 32. Die Mitglieder der Kreiseisenbahnräte beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reise-gelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

*d. Die Kreisdirektionen.*

Art. 33. Die Kreisdirektionen bestehen aus je 3 Mitgliedern. Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag der Kreiseisenbahnräte vom Verwaltungsrate ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Die Direktionsmitglieder müssen am Sitze der Kreisdirektion wohnen.

(NB. Die Art. 32 und 33 des Bundesrates sind, unter Streichung des Alinea 1 von Art. 33, in einen einzigen Artikel verschmolzen worden.)

Art. 34. Der Bundesrat ernennt für eine Amtsdauer von 3 Jahren aus der Mitte der einzelnen Kreisdirektionen je einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten.

Art. 35. Der Geschäftskreis der Kreisdirektionen umfasst:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahnverwaltung in denjenigen Angelegenheiten, deren Behandlung den Kreisdirektionen zusteht;
2. den Unterhalt der Bahn nebst Zubehörenden, einschliesslich der Hochbauten und der Telegraphenleitungen;
3. die Ausführung von Ergänzungsbauten und sonstiger baulicher Aenderungen auf dem im Betriebe stehenden Bahnnetze, soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird, und den Abschluss daheriger Landerwerbs-, Bau- und Lieferungsverträge, unter Vorbehalt von Art. 38, Ziff. 4;
4. die Bewachung der Bahn und die Bahnpolizei;
5. die nötigen Vorkehrungen zum Schutze der Bahnverwaltung gegen Eingriffe in ihre Eigentumsrechte und gegen Besitzesstörungen;
6. den Fahrdienst;
7. den Zugsdienst;
8. den Expeditionsdienst, einschliesslich Lagerhausverwaltungen;
9. den Betrieb der Werkstätten;
10. die Hauptmagazin- und Materialverwaltung (vorbehältlich Art. 25, Ziff. 19);
11. die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Camionnage) und den Abschluss von daherigen Verträgen mit Unternehmern;
12. die Behandlung von Reklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife oder unrichtiger Instradierung, wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern, sowie

Art. 31 = Art. 32.

Art. 32 = Art. 33.

... Sie werden durch den Bundesrat ernannt.

Art. 33 = Art. 34.

Art. 34 = Art. 35.

2. die Entwerfung der Voranschläge für ihren Geschäftskreis;
3. = Ziff. 2.

4. = Ziff. 3.

... von Art. 37, Ziff. 4;

5. die Entwerfung der Pläne für die in Ziffer 4 erwähnten Bauten, soweit die Generaldirektion sich dieselbe nicht vorbehält;
6. = Ziff. 4.
7. = Ziff. 5.
8. die Entwerfung der Fahrpläne für ihr Betriebsnetz, unter Berücksichtigung der vom Verwaltungsrate dafür aufgestellten Normen und der weitem Wegleitung der Generaldirektion;
9. = Ziff. 6.
10. = Ziff. 7.
11. = Ziff. 8.
12. die Mitwirkung beim Kassenverkehr zwischen den Stationen und der Generaldirektion;
13. = Ziff. 10.
- ... Art. 16, Ziff. 11 und Art. 24, Ziff. 20),
14. = Ziff. 11.
15. den Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für ihr Netz, welche nicht der Generaldirektion vorbehalten sind (Art. 24, Ziff. 20);
16. die Erledigung von Reklamationen aus dem innern Verkehr der Bundesbahnen wegen unrichtiger Anwendung. ....

wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit deren Behandlung in ihre Kompetenz fällt (Art. 25, Ziff. 12);

13. die Behandlung von Haftpflichtansprüchen wegen Tötung oder Verletzung von Personen;
14. die Verpachtung und Vermietung von verfügbaren Immobilien, sowie der Bahnhofrestaurationen;
15. den Verkauf von entbehrlichen Immobilien;
16. die Steuerangelegenheiten.

Art. 36. Die Kreisdirektionen treten jährlich mindestens dreimal mit der Generaldirektion zu einer gemeinsamen Sitzung unter Leitung des Präsidiums der letztern zusammen, um die beim Bahnbetrieb gemachten Erfahrungen auszutauschen und die als wünschbar erkannten Verbesserungen anzubahnen.

Sie sind berechtigt, bezügliche Anregungen auch schriftlich bei der Generaldirektion einzubringen.

Diese wird, bevor sie für den Geschäftskreis der Kreisdirektionen grundsätzliche Anordnungen von allgemeinem oder dauerndem Charakter trifft, denselben Gelegenheit zur Äusserung ihrer Ansicht bieten.

Die Kreisdirektionen nehmen an den Sitzungen der betreffenden Kreiseisenbahnräte und durch ihre Präsidenten an den Sitzungen des Verwaltungsrates mit beratender Stimme teil (Art. 20 und 31).

Art. 37. Die Kreisdirektionen ernennen das sämtliche ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abteilungsvorstände (Art. 25, Ziff. 2) und setzen im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets dessen Gehälter und Löhne fest.

Art. 38. Der Genehmigung durch die Generaldirektion bedürfen:

1. Vereinbarungen über die Erledigung der in Art. 35, Ziffer 12 und 13, genannten Ansprüche, wenn die im einzelnen Falle gewährte Abfindung einen Kapitalwert von Fr. 20,000 übersteigt;
2. Verträge über die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Art. 35, Ziff. 11);
3. Verträge über den Verkauf von Liegenschaften (Art. 35, Ziffer 15), vorbehältlich Art. 17, Ziff. 12;
4. Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten oder über die Lieferung von Materialien, wenn die Vertragssumme mehr als Fr. 100,000 beträgt.

Art. 39. Die Vorschriften in den Art. 27 und 28 finden auf die Kreisdirektionen analoge Anwendung.

im Personen- und Güterverkehr, soweit dieselbe nicht den Bahnhofvorständen oder andern Dienststellen zugewiesen werden kann, ferner die Anhandnahme und Ueberleitung der gleichartigen Reklamationen aus dem Verkehr mit andern Bahnen an die Generaldirektion (Art. 24, Ziff. 13);

17. = Ziff. 13.

18. = Ziff. 14.

19. = Ziff. 15.

20. = Ziff. 16.

21. die Begutachtung der ihr von der Generaldirektion zugewiesenen Fragen, namentlich über Tarifverhältnisse, Ordnung der Verhältnisse von Gemeinschaftsstationen und sonstigen Verkehrsregelungen mit anstossenden Bahnen;

22. die Entgegennahme von Wünschen und Begehren der Behörden und Privaten über Verhältnisse, die in den Geschäftskreis der Generaldirektion fallen und begutachtende Uebermittlung an letztere.

Art. 35 = Art. 36.

. . . (Art. 19 und 30.)

Art. 36. Die Kreisdirektionen ernennen das sämtliche ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abteilungsvorstände (Art. 24, Ziff. 2) und setzen im Rahmen des Besoldungsgesetzes, der von der Generaldirektion erlassenen Gehaltsnormen und des Budgets dessen Gehälter und Löhne fest.

Art. 37 = Art. 38.

. . . in Art. 34, Ziffer 17 genannten. . .

. . . (Art. 34, Ziff. 14);

. . . (Art. 34, Ziff. 19), vorbehältlich Art. 16, Ziff. 12.

4. Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten und über Landerwerb, sowie Lieferungsverträge, wenn die Vertragssumme mehr als Fr. 100,000 beträgt.

Art. 38 = Art. 39.

. . . Art. 26 und 27.

5.

**Allgemeine Bestimmungen.**

Art. 40. In den Dienst der Bundesbahnen dürfen in der Regel nur Schweizerbürger, welche in der Schweiz einen festen Wohnsitz haben, genommen werden.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Angestellte zur Bedienung im Ausland gelegener, im Bundesbetrieb stehender Bahnstrecken.

Art. 41. Die Amtsdauer der Beamten und der ständigen Angestellten beträgt drei Jahre; sie fällt zusammen mit derjenigen der übrigen eidgenössischen Beamten. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Amtsdauer der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen (Art. 23 und 33).

Art. 42. Die Besoldungen der Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen werden durch ein besonderes Bundesgesetz festgesetzt.

Art. 43. Die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, sowie alle übrigen Beamten und Angestellten können durch motivierten Beschluss der Behörde, von der sie ernannt worden sind, abberufen werden.

Art. 44. Die Vollziehungsverordnung wird die näheren Bestimmungen aufstellen über:

1. das Rechnungswesen;
2. die Disziplinarbefugnisse;
3. die Gewährung freier Fahrt.

Art. 45. Für die Beamten und ständigen Angestellten wird eine Pensions- und Hilfskasse errichtet. Die erforderlichen Einlagen sind zur einen Hälfte von den Mitgliedern, zur andern von der Eisenbahnbetriebskasse zu leisten.

Die Statuten werden vom Verwaltungsrate aufgestellt, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat.

Bestehende Pensions- und Hilfskassen, deren Verwaltung anlässlich des Erwerbes von Bahnen an die Verwaltung der Bundesbahnen übergeht, können nach dem Ermessen des Bundesrates für deren Mitglieder auf bisheriger Grundlage weitergeführt werden. Die Mitglieder derartiger Kassen können nicht zugleich Mitglieder der allgemeinen Pensions- und Hilfskasse sein.

Bei allfälliger Aufhebung bestehender Pensions- und Hilfskassen bleiben die bisherigen Ansprüche der Mitglieder dieser Kassen in vollem Umfange gewahrt.

Art. 46. Der Bundesrat wird die erforderlichen Vorschriften für die Errichtung von Krankenkassen erlassen.

6.

**Uebergangs- und Schlussbestimmung.**

Art. 47. Die Bildung von Eisenbahnkreisen erfolgt nach Massgabe der successiven Gestaltung des Bundesbahnnetzes. Sollte der Bundesbetrieb mit einem Bahnnetze von geringem Umfange beginnen, so kann, so lange dieser Zustand dauert, von der Bildung von Eisenbahnkreisen Umgang genommen und die gesamte Geschäftsführung der Generaldirektion übertragen werden.

Die Beschlussfassung über diese organisatorischen Massnahmen steht dem Bundesrate zu.

. . . Art. 39 = Art. 40.

Art. 40 = Art. 41.

. . . (Art. 22 und 32).

Art. 41 = Art. 42.

Art. 42 = Art. 43.

Art. 43. Die Vollziehungsverordnung (Art. 12, B, 1) wird . . .

Art. 44. Für die Beamten, ausgenommen die Mitglieder der General- und Kreisdirektionen, und für die ständigen Angestellten wird. . . .

Art. 45 = Art. 46.

III.

**Uebergangs- und Schlussbestimmung.**

Art. 46 = Art. 47.

Art. 47 a. Der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplonbahn, verpflichtet sich gegenüber den subventionierenden Kantonen zur Ausführung der durch Bundesbeschluss vom 24. September 1873 erteilten Konzession einer Simplon-Eisenbahn und der italienischen Konzession für Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von der schweizerisch-italienischen Grenze bis Iselle, vom 22. Februar 1896, sofern die in Art. 12 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien, vom 25. November 1895, bedungenen Subventionen geleistet werden.

Der Bund wird in gleichem Masse auch die Bestrebungen für Realisierung einer dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entsprechenden Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern.

Art. 48. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Art. 47 = Art. 47 a.

## Rachat des chemins de fer.

### Décision du conseil des états.

1<sup>er</sup> juillet 1897.

### Loi fédérale

sur

l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération et sur l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

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

vu le message du conseil fédéral du 25 mars 1897;  
vu les articles 23 et 26 de la constitution fédérale,

décède :

I.

#### Acquisition et exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération.

Art. 1<sup>er</sup>. La Confédération a le droit d'acquérir et d'exploiter pour son compte, sous le nom de « chemins de fer fédéraux », les chemins de fer suisses qui, à raison de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées.

Fourront être acquises en même temps qu'un chemin de fer sa participation à des chemins de fer secondaires ainsi que les entreprises accessoires (entreprises de bateaux à vapeur, etc.) étroitement rattachées à son exploitation.

### Propositions de la commission du conseil national.

17 septembre 1897.

Adhésion aux décisions du conseil des états partout où il n'y a pas d'observation.

#### Majorité.

(MM. Cramer-Frey, Benziger, Comtesse, Curti, Favon, Gaudard, Geilinger, Gobat, Häberlin, Hirter, Jordan-Martin, Keel, Künzli, Rusconi, Schobinger, Suter, Vigier.)

Entrée en matière.

#### Minorité.

(MM. Kuntschen, de Planta, Théraulaz.)

Non entrée en matière.

Art. 1<sup>er</sup>, alinéa 1, = projet du conseil fédéral:  
La Confédération acquerra et exploitera pour son compte . . . .

**Art. 2.** L'acquisition des chemins de fer aura lieu, par voie de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions et le conseil fédéral dénoncera le rachat sur cette base et pour le plus prochain terme prévu, aux chemins de fer en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, soit :

- 1° au chemin de fer du Jura-Simplon;
- 2° au chemin de fer du Central Suisse, y compris sa part à des lignes communes;
- 3° au chemin de fer du Nord-Est, y compris sa part à des lignes communes;
- 4° au chemin de fer de Wohlen-Bremgarten quant à la part de la municipalité de Bremgarten à cette ligne;
- 5° aux chemins de fer l'Union suisse;
- 6° au chemin de fer du Gothard.

Au cas où le rachat du Nord-Est dans son ensemble ne pourrait pas s'effectuer sur la base des dispositions régissant le réseau primitif, le conseil fédéral pourra exclure du rachat celles des lignes, au bénéfice de concessions spéciales, dont le prix serait excessif et dont la possession n'est pas indispensable pour une exploitation rationnelle des chemins de fer fédéraux.

Le conseil fédéral est autorisé, moyennant l'assentiment de l'assemblée fédérale, à acheter de gré à gré les chemins de fer mentionnés ci-dessus; la législation fédérale et les concessions feront règle pour la détermination du prix de rachat.

**Art. 3 (nouveau).** La Confédération pourra se charger de l'exploitation de lignes secondaires; elle pourra accepter les conventions passées relativement à l'exploitation, entre les chemins de fer principaux et les chemins de fer secondaires.

**Art. 4 = art. 3.**

**Art. 4.** Si, par la suite, d'autres lignes que celles mentionnées à l'article 2 devaient être acquises ou de nouvelles lignes être construites par la Confédération, chacune de ces acquisitions ou constructions aura à faire l'objet d'une loi fédérale.

**Art. 5.** La propriété des chemins de fer acquis par la Confédération sera transférée pour chacun d'eux aux termes fixés par les concessions ou par convention sans qu'il soit besoin de remplir les diverses formalités prescrites pour ces transferts.

Il ne peut être réclamé ni impôts ni taxes quelconques pour le transfert de propriété, hormis des émoluments équitables pour l'inscription de la mutation dans les livres fonciers.

**Art. 6.** La Confédération se procurera les fonds nécessaires pour l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer en contractant des emprunts par l'émission d'obligations ou de titres de rente.

Ces emprunts devront être amortis en 60 ans, conformément à un tableau d'amortissement préalablement arrêté.

... aux concessions.

Le conseil fédéral dénoncera sur cette base et pour le plus prochain terme prévu....

le rachat des lignes de ces entreprises qui seront en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

**Art. 3 (nouveau).** La Confédération pourra, moyennant l'autorisation de l'assemblée fédérale, se charger de l'exploitation des lignes secondaires et assumer les conventions...

**Art. 4.** Le rachat d'autres chemins de fer et la construction de nouvelles lignes feront chaque fois l'objet de lois fédérales spéciales.

... dans les registres fonciers.

... l'exploitation au moyen d'emprunts par émission d'obligations ou de titres de rente.

Ces emprunts devront être amortis dans une période qui ne pourra pas excéder 60 ans, conformément au tableau d'amortissement qui sera préalablement arrêté.

La Confédération aura la faculté de choisir un autre mode de paiement pour l'acquisition des chemins de fer, arrêté d'un commun accord avec les propriétaires des lignes et en maintenant le principe de l'amortissement de la dette durant une période qui ne pourra excéder 60 ans.

Art. 7. = art. 6.

Art. 7. La comptabilité des chemins de fer fédéraux est tenue distincte de celle des autres branches de l'administration fédérale et de manière à ce que la situation financière puisse en tout temps être exactement établie.

Le produit net des chemins de fer fédéraux est affecté en premier lieu au paiement des intérêts et à l'amortissement de la dette des chemins de fer.

Le 20 % du surplus des excédents sera versé dans un fonds de réserve spécial tenu distinct du reste de l'actif des chemins de fer fédéraux, jusqu'à ce que ce fonds ait atteint, avec les intérêts capitalisés, la somme de 50 millions. Le 80 % doit être employé, dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, à perfectionner et alléger les conditions de transport, et notamment à réduire proportionnellement les tarifs des personnes et des marchandises et à étendre le réseau suisse, celui des lignes secondaires en particulier.

Lorsque les recettes ordinaires avec les soldes actifs non employés ne suffisent pas pour payer les frais d'exploitation, les intérêts du capital de premier établissement et l'amortissement, il y a lieu de prendre sur le fonds de réserve le montant équivalent.

Art. 8. Le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions. Restent réservées les conventions de droit civil existant au profit des tiers; les intéressés ont à s'entendre à ce sujet directement avec les anciens concessionnaires. La Confédération assume les obligations qui ont pour objet immédiat l'état et l'exploitation des chemins de fer.

Art. 9. Les chemins de fer fédéraux sont exemptés de tout impôt cantonal ou communal.

Cette disposition ne s'applique pas aux immeubles qui, bien qu'appartenant aux chemins de fer fédéraux, n'ont pas une connexité nécessaire avec leur exploitation.

La Confédération renonce à percevoir des chemins de fer fédéraux le droit de concession auquel l'article 19 de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, du 23 décembre 1872, soumet le transport régulier périodique des personnes.

Art. 10. La législation fédérale en matière de chemins de fer est applicable aux chemins de fer fédéraux.

Art. 11 (nouveau). L'administration des chemins de fer fédéraux a son domicile au siège de la direction générale.

Elle est en outre tenue d'élire domicile au chef-lieu de chaque canton dont ses lignes empruntent le territoire, domicile où elle peut être recherchée par les habitants du canton.

Les actions réelles sont intentées au for de la situation de l'immeuble.

Les lois cantonales et fédérales règlent la procédure et le droit applicables aux réclamations de droit civil dirigées contre les chemins de fer fédéraux, avec cette restriction que le tribunal fédéral connaît en première et dernière instance des causes dont l'objet atteint une valeur en capital d'au moins 30,000 francs.

La ratification des opérations concernant les emprunts et du tableau d'amortissement est réservée à l'assemblée fédérale.

Art. 6. La comptabilité des chemins de fer fédéraux sera séparée de celle des autres branches de l'administration fédérale et tenue de manière...

Le surplus des excédents sera employé exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire à parfaire les rendements annuels, ainsi qu'à perfectionner et alléger les conditions de transport, en particulier dans le sens de la réduction des taxes des tarifs pour les voyageurs et les marchandises, et à donner une plus grande extension au réseau des chemins de fer suisses, y compris les lignes secondaires.

... droit civil stipulées par les concessions au profit de tiers; ...

... les obligations résultant des concessions et qui ont pour objet immédiat les lignes et leur exploitation.

... chemins de fer fédéraux ne sont pas nécessaires pour leur exploitation.

... territoire; elle peut y ...

... et fédérales sont applicables ...

... fédéraux; toutefois le tribunal fédéral ...

Comme troisième alinéa de l'art. 12 (nouveau).

## II.

### Organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Art. 12. L'administration des chemins de fer fédéraux constitue une division spéciale de l'administration fédérale.

Les fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux sont des fonctionnaires fédéraux et sont soumis aux lois qui régissent ces derniers.

#### 1.

##### Direction supérieure de l'administration.

Art. 13. Les dispositions ci-après font règle pour la direction supérieure de l'administration par les autorités fédérales:

Appartiennent:

##### A. A l'Assemblée fédérale:

1. L'examen et l'approbation du compte annuel et du rapport de gestion;
2. L'élaboration des lois ayant pour objet l'acquisition ou la construction de chemins de fer;

##### B. Au conseil fédéral:

1. L'élaboration du règlement pour l'exécution de la présente loi.
2. La nomination:
  - a. de 25 membres du conseil d'administration (art. 16);
  - b. des membres de la direction générale;
  - c. de 4 membres de chaque conseil d'arrondissement (art. 29).
3. L'approbation de l'élection des membres des directions d'arrondissement (art. 33).
4. L'approbation du budget annuel.
5. Le dépôt en mains des chambres fédérales:
  - a. des comptes annuels et du rapport de gestion;
  - b. des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles et à l'acquisition de lignes existantes.
6. L'exercice des attributions que le conseil fédéral possède actuellement à l'égard des chemins de fer privés, dans la mesure où ces attributions ont encore leur raison d'être à l'égard des chemins de fer fédéraux.

En vertu de la loi sur l'organisation du conseil fédéral certaines attributions peuvent être transférées au département des chemins de fer.

Art. 11 = art. 12.

... sont soumis aux lois qui régissent les fonctionnaires de la Confédération.

Alinéa 3 = art. 11 de la décision du conseil des états.

Art. 12 = art. 13.

1. La ratification des opérations relatives aux emprunts et du tableau d'amortissement;
2. la ratification des conventions relatives à la reprise de l'exploitation de chemins de fer secondaires et à la substitution de la Confédération dans les contrats d'exploitation conclus entre les chemins de fer principaux désignés à l'article 2 et des chemins de fer secondaires (art. 3);
3. la législation posant les principes généraux en matière de tarifs;
4. l'élaboration des lois ayant pour objet l'acquisition ou la construction des chemins de fer;
5. la législation sur les traitements;
6. l'approbation du budget annuel;
7. l'examen et l'approbation du compte annuel et du rapport de gestion.

... (art. 15);

- b. des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement;

... (art. 28);

3. Biffer.

3. = chiffre 5.

- a. du budget et du compte annuels;
- b. des propositions relatives à la reprise de l'exploitation de chemins de fer secondaires et à la substitution de la Confédération dans les contrats d'exploitation conclus entre les chemins de fer principaux désignés à l'article 2 et des chemins de fer secondaires (art. 3).

c. = b.

4. = chiffre 6.

Biffer le dernier alinéa.



2.

### Division du réseau des chemins de fer.

Art. 14. Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en cinq arrondissements qui ont leur siège à Lausanne, Bâle, Lucerne, Zurich et Saint-Gall.

Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements.

3.

### Organes de l'administration.

Art. 15. Les organes de l'administration des chemins de fer fédéraux sont:

- a. le conseil d'administration;
- b. la direction générale;
- c. les conseils d'arrondissement;
- d. les directions d'arrondissement.

#### a. Conseil d'administration.

Art. 16. Le conseil d'administration se compose de 55 membres, nommés comme suit:

- 25 par le conseil fédéral;
- 25 par les cantons et demi-cantons;
- 5 par les conseils d'arrondissement.

Des membres du conseil d'administration dont la nomination appartient au conseil fédéral neuf au plus peuvent en même temps faire partie de l'une ou l'autre des chambres fédérales.

Le conseil fédéral ne fait ses nominations que lorsque les cantons et les conseils d'arrondissement ont procédé à celles qui leur compètent; il veillera, dans ses nominations, à ce que l'agriculture, le commerce et l'industrie soient équitablement représentés.

La durée des fonctions est de trois années et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 17. Les attributions du conseil d'administration comprennent:

1. la surveillance de l'ensemble de l'administration;
2. la fixation du projet du budget annuel à soumettre, au conseil fédéral;
3. l'examen du compte et du rapport de gestion annuels dressés par la direction générale, pièces à soumettre ensuite au conseil fédéral;
4. la fixation des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises, l'élaboration des dispositions réglementaires;
5. la fixation des règles suivant lesquelles doivent être établis les horaires (distinction des caté-

Art. 13 = art. 14.

Art. 14 = art. 15.

#### Proposition de la majorité.

(MM. Cramer-Frøy, Benziger, Comtesse, Favon, Gaudard, Jordan-Martin, Keel, Kuntschen, de Planta, Suter, Théraulaz.)

Adhésion au conseil des états.

#### Proposition de la minorité.

(MM. Geilinger, Gobat, Häberlin, Hirter, Rusconi, Vigier, Zschokke.)

c. Biffer.

Art. 15 = art. 16.

5 choisis par les conseils d'arrondissement dans leur propre sein.

#### Proposition de la minorité.

Le conseil d'administration se compose d'au moins 70 membres, élus comme suit:

- 25 par le conseil fédéral;
- 25 par les cantons et demi-cantons;
- 4 par la Société suisse d'agriculture;
- 4 par l'Union suisse de commerce et de l'industrie;
- 4 par la Société suisse des arts et métiers;
- 4 par la Société suisse des ingénieurs et architectes;
- 4 par l'organisation ouvrière suisse.

L'assemblée fédérale, après avoir pris l'avis du conseil d'administration et sur la proposition du conseil fédéral, peut, par arrêté, faire représenter d'autres sociétés suisses dans le conseil d'administration.

Art. 16 = art. 17.

4. la fixation, dans les limites des prescriptions légales sur la matière, des règles . . .

- gories de trains, nombre de courses, vitesses, etc.);
6. la prise à bail de lignes n'appartenant pas à la Confédération, l'affermage de chemins de fer fédéraux et l'installation d'entreprises accessoires;
  7. la ratification des conventions importantes passées avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes;
  8. la ratification des conventions passées avec d'autres entreprises de chemins de fer concernant la jouissance des gares, stations et tronçons de lignes, ainsi que d'ouvrages communs;
  9. la fixation des plans-types pour les terrassements et ouvrages d'art, la voie de fer, les bâtiments et le matériel roulant;
  10. la fixation du tracé des lignes nouvelles, ainsi que celle des plans pour importantes constructions nouvelles dans les gares; l'élaboration des plans pour reconstructions et travaux de parachèvement importants sur le réseau en exploitation;
  11. l'approbation des contrats de construction et de livraison dont le montant dépasse 500,000 francs;
  12. l'achat d'immeubles non destinés à des constructions servant au chemin de fer, et dont le prix dépasse 200,000 francs; de même, la vente d'immeubles d'une valeur supérieure à 50,000 francs;
  13. l'organisation des services conformément aux dispositions du règlement d'exécution édicté par le conseil fédéral;
  - 13 bis. la nomination des membres des directions d'arrondissement;
  14. la ratification de la nomination des chefs de service de la direction générale et des directions d'arrondissement;
  15. la fixation dans les limites de la loi sur les traitements et du budget, des traitements des fonctionnaires mentionnés au chiffre 14;
  16. la détermination des conditions générales auxquelles est engagé le personnel;
  - 16 bis. l'examen des propositions formulées par les conseils d'arrondissement pour l'amélioration des services, ainsi que l'étude des modifications à apporter à la législation en matière de chemins de fer;
  17. l'étude des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles pour le compte de la Confédération;

Art. 18. Le conseil d'administration choisit dans son sein, pour la durée d'une période administrative, son président et son vice-président.

Art. 19. Le conseil d'administration nomme pour la durée d'une période administrative une commission permanente composée du président du conseil d'administration, comme président, et de six membres,

13bis. Biffer.

17 = 16bis.

... et aux règlements d'exécution;  
18. = 17.

**Proposition de la minorité.**

19. l'étude de toutes les questions relatives aux chemins de fer, notamment des vœux émis par les autorités fédérales et cantonales, par les sociétés agricoles, commerciales, industrielles et autres sociétés économiques; l'examen des pétitions et réclamations.

Art. 17 = art. 18.

Art. 18 = art. 19.

**Proposition de la minorité.**

Art. 18. Le conseil d'administration nomme, dans son sein, pour la durée d'une période administrative

chargée de l'examen préalable des affaires. Il peut toutefois nommer exceptionnellement des commissions spéciales pour l'examen de certaines affaires.

La commission permanente et les commissions spéciales ont le droit de demander à la direction générale tous les renseignements dont elles ont besoin au sujet des affaires qu'elles ont à traiter et de prendre connaissance de toutes les pièces y relatives.

Les commissions peuvent s'adjoindre un secrétaire qui leur est fourni par le secrétariat de la direction générale.

Art. 20. Les membres de la direction générale et les présidents des directions d'arrondissement assistent, avec voix consultative, aux délibérations du conseil d'administration, à condition qu'elles ne concernent pas leurs intérêts personnels.

La direction générale est représentée dans les délibérations de la commission permanente par son président ou son vice-président, avec voix consultative.

La direction générale peut, si elle le juge à propos, déléguer quelques-uns de ses membres aux délibérations des commissions spéciales; ils y ont voix consultative.

Art. 21. Le conseil d'administration, convoqué par son président, se réunit régulièrement la première semaine des mois de février, avril, juin, août, octobre et décembre. D'autres séances peuvent aussi avoir lieu lorsque des affaires urgentes l'exigent.

Le conseil ne peut délibérer que lorsqu'il y a au moins vingt-huit membres présents.

Art. 22. Les membres du conseil d'administration touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'assemblée fédérale.

#### B. Direction générale.

Art. 23. La direction générale se compose de cinq à sept membres. Elle est nommée par le conseil fédéral.

La durée de ses fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des chambres fédérales.

Le siège de la direction générale est à Berne. Ses membres doivent être domiciliés à Berne.

Art. 24. Le conseil fédéral nomme, chaque fois pour trois années, le président et le vice-président parmi les membres de la direction générale.

Art. 25. Sous réserve des exceptions ou restrictions prévues par la présente loi et des attributions conférées par l'article 17 au conseil d'administration, la direction générale exerce l'ensemble de la gestion. Elle a spécialement pour mission:

1. de représenter, en matière administrative et en justice, l'administration des chemins de fer vis-à-vis des tiers, pour autant que ces pouvoirs ne sont pas conférés aux directions d'arrondissement (article 35, chiffre 1);
2. de nommer tous les fonctionnaires et employés qui lui sont directement subordonnés, ainsi que les chefs de service des directions d'arrondissement;

et pour chaque arrondissement, une commission permanente chargée de l'examen préalable des affaires, de la surveillance ainsi que des questions techniques et administratives. Exceptionnellement, il peut être institué des commissions spéciales pour certaines affaires. Le règlement arrête les dispositions de détail.

La commission. . .

Art. 19 = art. 20.

Art. 20. Le conseil d'administration se réunit régulièrement une fois par trimestre sur la convocation de son président. Il peut être convoqué en outre lorsque les affaires l'exigent ou sur la demande du quart de ses membres. Le règlement d'exécution de la présente loi précisera l'époque des séances. . . . que lorsque la majorité des membres est présente.

Art. 21 = art. 22.

Art. 22 = art. 23.

Art. 23 = art. 24.

Art. 24 = art. 25.

. . . par l'article 16 . . .

. . . (article 34, chiffre 1);

3. de fixer les traitements des fonctionnaires et employés à sa nomination, ainsi que de déterminer, selon des règles uniformes, les traitements des employés qui sont à la nomination des directions d'arrondissement, sur la proposition de celles-ci, mais sans être liée par ces propositions;
4. d'élaborer le budget annuel;
5. d'établir le compte annuel;
6. de rédiger le rapport annuel de gestion;
7. de préparer toutes les affaires autres que celles déjà mentionnées et qui sont du ressort du conseil d'administration;
8. d'exécuter les décisions du conseil d'administration;
9. d'élaborer les règlements, instructions et prescriptions nécessaires pour les diverses branches de service;
10. d'élaborer les tarifs;
11. de contrôler les recettes de l'exploitation (contrôle de l'exploitation);
12. de statuer sur les réclamations importantes visant soit la fausse application des tarifs ou des prescriptions relatives aux tarifs, soit les erreurs de parcours, de plus sur les réclamations visant la perte ou l'avarie de marchandises, ou encore les retards dans le service des voyageurs et marchandises, pour autant que le règlement d'exécution édicté par le conseil fédéral ne défère pas ces réclamations aux directions d'arrondissement;
13. d'élaborer les horaires et de veiller à ce qu'ils soient appliqués par les directions d'arrondissement d'une manière conforme aux besoins du transit;
14. d'exercer le contrôle central du matériel;
15. de pourvoir à l'exécution des travaux neufs et de parachèvement, pour autant que les directions d'arrondissement n'en sont pas chargées;
16. de conclure des conventions avec d'autres entreprises de transport au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont scumises des lignes concurrentes;
17. de conclure des conventions avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet de la co-jouissance et la construction en commun de gares, stations, tronçons de voie et installations servant à l'exploitation;
18. de conclure des conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés aux constructions à exécuter par la direction générale, ainsi que toutes les conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés à d'autres usages, sous réserve de l'article 17, chiffre 12;
19. de conclure les traités de construction et de livraison pour les travaux à exécuter par la direction générale, ainsi que les traités de livraison ayant pour objet le matériel de la voie, le combustible et le matériel de la voie, les achats importants de combustible et de graisses, le matériel roulant neuf, ainsi que tous les traités de livraison qui n'ont pas été réservés par la direction générale aux directions

3. d'établir des règles pour la fixation des traitements des fonctionnaires et employés à sa nomination et de ceux à la nomination des directions d'arrondissement;
4. de fixer, dans les limites de la loi sur les traitements et du budget, les traitements des fonctionnaires et employés à sa nomination;
5. = chiffre 4.
6. = chiffre 5.
7. = chiffre 6.
8. = chiffre 7.
9. = chiffre 8.
10. = chiffre 9.
11. = chiffre 10.
12. = chiffre 11.
13. de statuer sur les réclamations provenant du trafic avec d'autres lignes et visant soit la fausse application des tarifs et des prescriptions de tarifs, soit les erreurs de parcours, de plus sur les réclamations visant la perte ou l'avarie de marchandises, ou encore les retards dans le service des voyageurs et marchandises.  
Suppression des mots: pour autant que le règlement, etc.
14. = chiffre 13.
15. d'exercer le contrôle central du matériel roulant;
16. = chiffre 15.
17. = chiffre 16.
18. = chiffre 17.
19. = chiffre 18.
- Biffer les mots: «sous réserve de l'article 17, chiffre 12».
20. de conclure les traités de construction et de livraison pour les travaux à exécuter par la direction générale, ainsi que les traités de livraison du matériel de la voie, du combustible et des matières grasses pour le service des machines, ainsi que du matériel de transport neuf, sous réserve de l'article 16, chiffre 11;

d'arrondissement, cela sous réserve de l'art. 17, chiffre 11;

20. de surveiller la gestion des directions d'arrondissement et de leur donner des instructions destinées à assurer l'unité et l'harmonie administratives;
21. de statuer sur les ratifications prévues à l'article 38.

Art. 26. La direction générale présentera chaque trimestre au conseil d'administration un état sommaire des recettes de l'exploitation.

Art. 27. La direction générale délibère lorsque la majorité absolue de ses membres est réunie.

En cas d'égalité de voix, c'est la proposition pour laquelle le président aura voté qui prévaudra; s'il s'agit de nominations, c'est, en cas d'égalité des voix, le sort qui décidera.

Art. 28. Les affaires sont réparties par départements entre les membres de la direction.

L'organisation des départements et la répartition des différents services sont déterminées par le règlement d'exécution à édicter par le conseil fédéral. Ce règlement déterminera aussi les affaires qui pourront être liquidées directement par les départements.

#### C. Conseils d'arrondissement.

Art. 29. Les conseils d'arrondissement se composent de 15 à 20 membres dont 4 à la nomination de la Confédération, et 11 à 16 à celle des cantons et demi-cantons.

Un arrêté fédéral d'une portée générale délimite les arrondissements et la répartition des membres entre les cantons.

La durée des fonctions est de trois ans et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 30. Le conseil d'arrondissement a pour attributions:

1. De nommer leur président et leur vice-président, choisis dans leur sein, pour la durée de leurs fonctions.
2. De nommer un membre du conseil d'administration.
3. De donner, quand il en est requis:
  - a. par les autorités fédérales;
  - b. par un gouvernement cantonal;
  - c. par le conseil d'administration;
  - d. par les représentations organisées de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des arts et métiers ou par d'autres associations poursuivant un but économique;
  - e. par un de ses propres membres, son avis sur les questions se rattachant au service des chemins de fer, les questions d'horaire et de tarif en particulier.
4. D'approuver les budgets et comptes annuels et les rapports y relatifs élaborés par la direction d'arrondissement pour être soumis à la direction générale.
5. De statuer sur tous les crédits, non prévus au budget ou excédant le montant alloué par le conseil d'administration, pourvu qu'ils ne dépassent pas de 100,000 francs le budget annuel.

21. = chiffre 20.

22. = chiffre 21.

Art. 25 = art. 26.

. . . de l'exploitation et un rapport général.

Art. 26 = art. 27.

Supprimer le mot «absolue».

. . . en cas d'égalité des voix après deux tours de scrutin, le sort . . .

Art. 27 = art. 28.

#### Proposition de la minorité.

Supprimer les articles 29 à 32 du conseil des états.

Art. 28. Les conseils d'arrondissement se composent de 15 à 20 membres, dont 4 à la nomination du conseil fédéral, et . . .

Le règlement d'exécution détermine la répartition des membres entre les cantons.

La durée des fonctions est de trois ans et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 29. = art. 30.

. . . pourvu que la somme totale, ne dépasse pas de . . .

6. D'approuver les rapports écrits trimestriels des directions d'arrondissement sur la marche de l'entreprise.

Art. 31. Les conseils d'arrondissements se réunissent régulièrement tous les deux mois sur la convocation de leur président. D'autres réunions ont lieu lorsque des affaires urgentes l'exigent.

Les conseils d'arrondissement ne peuvent délibérer que lorsque les deux tiers au moins de leurs membres sont présents.

Les directeurs d'arrondissement assistent aux séances avec voix consultative.

Art. 32. Les membres des conseils d'arrondissement touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'assemblée fédérale.

#### *D. Directions d'arrondissement.*

Art. 33. Chaque direction d'arrondissement se compose de trois membres nommés par le conseil d'administration sur la proposition du conseil d'arrondissement, mais sans que ces propositions lient le conseil d'administration.

La durée de leurs fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des chambres fédérales.

(Note : Les articles 32 et 33 du projet du conseil fédéral ont été fondus en un seul article, en éliminant le 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 33.)

Les membres de la direction doivent être domiciliés au siège de la direction d'arrondissement.

Art. 34. Le conseil fédéral nomme pour une période de trois années, parmi les membres de chacune des directions d'arrondissement, un président et un vice-président.

Art. 35. Les directions d'arrondissement ont pour attributions :

1. de représenter l'administration des chemins de fer dans les affaires administratives et judiciaires qui sont de la compétence des directions d'arrondissement;
2. de veiller à l'entretien du chemin de fer et des accessoires y compris les bâtiments et les lignes télégraphiques;
3. d'exécuter les travaux de parachèvement et les autres modifications dans les constructions sur le réseau en exploitation, sous réserve des décisions contraires prises dans chaque cas particulier par la direction générale; de conclure les traités relatifs à ces constructions et ayant pour objet des acquisitions de terrains, des constructions ou des livraisons, cela sous réserve de l'article 38, chiffre 4;
4. de surveiller la voie et la police du chemin de fer;
5. de prendre les mesures nécessaires en vue de protéger l'administration du chemin de fer contre tout empiètement sur ses droits de propriété et tout trouble apporté à sa possession;

Art. 30. Les conseils d'arrondissement se réunissent régulièrement une fois par trimestre sur la convocation de leur président. Ils peuvent être convoqués en outre lorsque les affaires l'exigent ou que le quart des membres le demandent. Le règlement d'exécution de la présente loi précisera l'époque des séances.

... que lorsque la majorité de leurs membres est présente.

Art. 31 = art. 32.

Art. 32 = art. 33.

... trois membres nommés par le conseil fédéral.

Art. 33 = art. 34.

Art. 34 = art. 35.

2. de préparer le budget de leur arrondissement;  
3. = chiffre 2.

4. = chiffre 3.

... de l'article 37, chiffre 4;

5. de préparer les plans des constructions mentionnées au chiffre 4 pour autant que la direction générale ne s'en est pas réservé l'élaboration;  
6. = chiffre 4.

7. = chiffre 5.

8. de préparer les horaires pour leur réseau conformément aux règles établies par le conseil d'administration et aux instructions de la direction générale;

6. le service de la traction;
7. le service des trains;
8. le service d'expédition, y compris les entrepôts;
9. l'exploitation des ateliers;
10. de gérer les magasins principaux et l'économat (sous réserve de l'article 25, chiffre 19);
11. d'organiser les services de camionnage et de conclure les conventions y relatives avec les entrepreneurs;
12. de statuer sur les réclamations pour fausse application des tarifs ou erreurs de parcours, la perte ou avarie de marchandises, ainsi que sur celles visant des retards dans le service des voyageurs et des marchandises, pour autant que ces réclamations sont de leur compétence (article 25, chiffre 12);
  
13. de statuer sur les réclamations dans les cas de responsabilité civile ensuite de mort d'homme ou de lésions corporelles;
14. de louer les immeubles disponibles, ainsi que des buffets des gares;
15. de vendre les immeubles disponibles;
16. de liquider les questions d'impôt.

Art. 36. Les directions d'arrondissement siègent trois fois par an au moins avec la direction générale et sous la présidence de son président, aux fins de se communiquer réciproquement les expériences faites dans l'exploitation et de préparer les perfectionnements reconnus utiles.

Elles ont le droit de faire des propositions écrites à la direction générale.

Avant d'édicter des prescriptions de portée générale ou permanente sur les attributions des directions d'arrondissement, la direction générale leur fournira l'occasion de donner leur avis.

Les directions d'arrondissement prennent part avec voix consultative, aux séances du conseil d'arrondissement et, par l'organe de leur président, à celles du conseil d'administration (article 20 et 31).

Art. 37. Les directions d'arrondissement nomment tout le personnel qui leur est subordonné, à l'exception des chefs de service (article 25, chiffre 2), et fixent les traitements et salaires dans les limites de la loi sur les traitements et du budget.

Art. 38. Sont soumis à la ratification de la direction générale:

1. les arrangements intervenus au sujet des réclamations prévues à l'article 35, chiffres 12 et 13, lorsque l'indemnité accordée ne dépasse pas 20,000 francs en capital;

9. = chiffre 6.
10. = chiffre 7.
11. = chiffre 8.
12. de coopérer au service de caisse entre les stations et la direction générale;
13. = chiffre 10.
- (. . . article 16, chiffre 11, et article 24, chiffre 20);
14. = chiffre 11.
15. de conclure pour leur réseau les traités de construction et de livraison qui ne sont pas réservés à la direction générale (article 24, chiffre 20);
16. de statuer sur les réclamations visant le trafic interne des chemins de fer fédéraux pour fausse application . . . dans le transport des voyageurs et des marchandises, pour autant que ces réclamations ne peuvent pas être déferées aux chefs de gares ou à d'autres services; de recevoir en outre et de transmettre à la direction générale (article 24, chiffre 13) les réclamations de même nature visant le trafic avec d'autres chemins de fer;
17. = chiffre 13.
  
18. = chiffre 14.
  
19. = chiffre 15.
20. = chiffre 16.
21. de faire rapport sur les questions qui leur sont renvoyées par la direction générale, notamment sur les questions de tarif, sur la co-jouissance des gares communes et les autres relations avec les lignes contiguës;
22. de préavis sur les desiderata exprimés par les autorités et les particuliers au sujet d'affaires qui rentrent dans les attributions de la direction générale et de transmettre leurs préavis à cette dernière.

Art. 35 = art. 36.

. . . (article 19 et 30).

Art. 36. Les directions d'arrondissement nomment tout le personnel qui leur est subordonné, à l'exception des chefs de service (article 24, chiffre 2) et fixent les traitements et salaires dans les limites de la loi sur les traitements, des règles établies par la direction générale et du budget.

Art. 37 = art. 38.

. . . à l'article 34, chiffre 17 . . .

2. les conventions relatives à l'organisation d'un service de camionnage (article 35, chiffre 11);
3. les contrats de vente d'immeubles (article 35, chiffre 15), sous réserve de l'article 17, chiffre 12;
4. les contrats concernant l'exécution de travaux de construction ou la livraison de matériaux, lorsque ces contrats portent sur une somme supérieure à 100,000 francs.

Art. 39. Les articles 2 et 28 sont applicables par analogie aux directions d'arrondissement.

5.

**Dispositions générales.**

Art. 40. Les citoyens suisses, ayant leur domicile fixe en Suisse peuvent seuls, dans la règle, être admis au service des chemins de fer.

Cette disposition ne s'applique pas aux employés qui sont au service de tronçons de lignes situés à l'étranger et exploités par la Confédération.

Art. 41. La durée des fonctions des fonctionnaires et des employés à poste fixe est de trois années; elle coïncide avec celle des autres fonctionnaires fédéraux. Sont réservées les dispositions sur la durée des fonctions des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement (art. 23 et 33).

Art. 42. Une loi fédérale fixe les traitements des directeurs, fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux.

Art. 43. Les membres de la direction générale et des directions d'arrondissement, ainsi que tous les autres fonctionnaires et employés peuvent être révoqués par décision motivée de l'autorité qui les a nommés.

Art. 44. Le règlement d'exécution édictera les dispositions relatives:

1. à la comptabilité;
2. aux compétences disciplinaires;
3. à l'octroi du libre parcours.

Art. 45. Une caisse de pensions et de secours sera créée pour les fonctionnaires et employés à poste fixe. Elle sera alimentée moitié par les membres de la caisse, moitié par la caisse d'exploitation des chemins de fer.

Le conseil d'administration édicte les statuts, sous réserve de l'approbation du conseil fédéral.

Les caisses de pension et de secours existantes, dont la gestion passera à l'administration des chemins de fer fédéraux lors de l'acquisition des chemins de fer, peuvent, si le conseil fédéral le juge à propos, continuer à exister sur l'ancienne base et entre leurs membres. Les membres de ces caisses ne peuvent en même temps faire partie de la caisse générale de pensions et de secours.

Au cas où les caisses de pensions ou de secours existantes viendraient à être supprimées, les droits de leurs membres demeureront réservés à leur égard.

Art. 46. Le conseil fédéral édictera les prescriptions nécessaires pour la création de caisses d'assurance contre la maladie.

. . . (article 34, chiffre 14);

. . . (article 34, chiffre 19) sous réserve de l'article 16, chiffre 12.

4. les contrats concernant l'exécution de travaux de construction et l'acquisition de terrains ou la livraison de matériaux, lorsque ces contrats portent sur une somme supérieure à 100,000 francs.

Art. 38 = art. 39.

. . . articles 26 et 27 . . .

Art. 39 = art. 40.

Art. 40 = art. 41.

. . . (art. 22 et 32).

Art. 41 = art. 42.

Art. 42 = art. 43.

Art. 43. Le règlement d'exécution (art. 12. B, 1) édictera . . .

. . . pour les fonctionnaires, à l'exception des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement, et pour les employés à poste fixe. Elle . . .

Art. 45 = art. 46.



6.

**Dispositions transitoires et finales.**

Art. 47. Les arrondissements de chemins de fer seront créés au fur et à mesure que se développera le réseau des chemins de fer fédéraux. Si l'exploitation fédérale devait commencer avec un réseau restreint, on pourra, aussi longtemps que durera cette situation, renoncer à former des arrondissements et confier l'ensemble de la gestion à la direction générale.

Le conseil fédéral édicte ces mesures organiques.

Art. 47a. La Confédération, comme ayant droit de la compagnie du Jura-Simplon, s'engage vis-à-vis des cantons subventionnants à construire la ligne de chemin de fer du Simplon aux termes de la concession accordée par arrêté fédéral du 24 septembre 1873 et de la concession italienne du 22 février 1896, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, pourvu que les subventions stipulées à l'article 12 du traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, soient versées.

La Confédération favorisera dans une même mesure les efforts faits en vue de réaliser un chemin de fer à travers les Alpes de la Suisse orientale, tel qu'il est prévu par l'article 3 de la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872.

Art. 48. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874, concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque à laquelle elle entrera en vigueur.

III.

**Dispositions transitoires et finales.**

Art. 46 = art. 47.

Art. 47 = art. 47a.

**Antrag der Minderheit  
der Kommission des Nationalrates.**

(HH. Kuntschen, Théraulaz.)

20. September 1897.

- 1) Nichteintreten.
- 2) Art. 22. Streichung des Schlusssatzes «wobei immerhin für die Festsetzung . . . . massgebend sind.»  
Einschaltung folgenden neuen Schlussalinea:  
«Für alles, was den Preis und die übrigen Bedingungen des Rückkaufes betrifft, sind die Bestimmungen der Konzession massgebend.»
- 3) Art. 13 des Ständerates (Art. 11 des BR.)  
Ergänzung von Ziffer 2 des Antrages der Kommissionsmehrheit durch folgenden Zusatz:

**Proposition de la minorité  
de la commission du conseil national.**

(MM. Kuntschen et Théraulaz.)

20 septembre 1897.

- 1° Ne pas entrer en matière.
- 2° Art. 2. Supprimer le dernier membre de phrase du dernier alinéa:  
Insérer un dernier alinéa nouveau ainsi conçu:  
«Les concessions feront règle pour tout ce qui concerne le prix et les autres conditions de rachat.»
- 3° Art. 13 des états (11 du conseil fédéral).  
Compléter le chiffre 2, proposé par la majorité de la commission par l'adjonction de la phrase suivante:

«Diese dürfen sowohl für den Reisenden als auch für den Vieh- und Warenverkehr die gegenwärtig von den Bahnen bezogenen Minimaltaxen nicht übersteigen.»

- 4) Art. 17 des Ständerates (Art. 20 des BR.). Ergänzung von Ziffer 5 durch folgenden Zusatz:

«Die gegenwärtig bestehende Zahl von Zügen darf nicht herabgesetzt werden.»

- 5) In Bezug auf die Organisation der Verwaltung sehen die Unterzeichneten davon ab, neue Anträge zu stellen, wie sie solche in der Kommissionssitzung angekündigt hatten, behalten sich dagegen vor, zu denjenigen der Herren Schobinger und Curti Abänderungen im Sinne einer stärker zu betonenden Decentralisation zu beantragen.

«Ceux-ci ne pourront, tant pour les voyageurs que pour les animaux et les marchandises, dépasser les taxes minimales, perçues actuellement par les compagnies.»

- 4<sup>o</sup> Art. 17 des états (20 du conseil fédéral). Compléter le chiffre 5 par l'adjonction de la phrase suivante:

«D'une manière générale, le nombre des trains actuellement existant, ne pourra pas être diminué.»

- 5<sup>o</sup> En ce qui concerne l'organisation de l'administration, les soussignés s'abstiennent pour le moment de présenter, ainsi qu'ils l'avaient annoncé au sein de la commission, des propositions nouvelles, se réservant, le cas échéant, d'amender celles de MM. Schobinger et Curti, dans le sens d'une décentralisation plus accentuée.

---

## Nationalrat. — Conseil national.

Sitzung vom 22. Sept. 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 22 sept. 1897, à 8 heures du matin.

---

Vorsitz: }  
Présidence: } *Hr. Grieshaber.*

---

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

(Die Verhandlungen des Ständerates siehe Seite 203 ff. hievor. — Voir les délibérations du conseil des états page 203 et suivantes ci-devant.)

---

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommissionmehrheit: Die aus 21 Mitgliedern bestehende Kommission, welche zur Vorberatung der Vorlage des Bundesrates vom 25. März d. J. betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen niedergesetzt worden ist, teilt sich in eine Mehrheit und eine Minderheit. Die grosse Mehrheit empfiehlt Ihnen Eintreten auf den Gesetzesentwurf. Die Minderheit, bestehend aus den Herren Kuntschen und Théraulaz, beantragt Nichteintreten. In der Vorlage, welche Ihnen ausgeteilt worden ist, ist Herr v. Planta als der Minderheit angehörend angeführt.

Herr v. Planta hat mir aber mitgeteilt, dass er, wenn er bei der ersten Beratung der Kommission zugegen gewesen wäre, nicht gegen Eintreten gestimmt haben würde. In der Hauptsache hat die Kommission in ihrer Mehrheit die im Gesetzesentwurf niedergelegten Vorschläge des Bundesrates auch in ihren Einzelheiten aufgenommen. Sie hat sich aber gleichwohl bestrebt, soweit es ihr irgendwie mit einer praktisch richtigen Durchführung des Verstaatlichungsproblems verträglich erschien, den Abänderungsvorschlägen des Ständerates und den im Schosse der Kommission selber

aufgetauchten Wünschen entgegenzukommen. Wenn ihr das in einigen wichtigen Punkten nicht möglich war, so bedauert sie es selber am meisten.

Was den Sprechenden persönlich anbelangt, so ist er nicht aus theoretischen, sondern rein praktischen Erwägungen zur Befürwortung der Vorlage gelangt. Auf die sogenannte theoretische Erkenntnis, dass die Eisenbahnen dem Staate gehören, weil sie wie die gewöhnlichen Strassen unentbehrliche Lebensadern des Verkehrs seien, gebe ich nicht viel. Je nach der politischen und kulturellen Entwicklung und dem Kredite eines Landes kann man sehr wohl dem Privatbahnsystem vor dem Staatsbahnsystem den Vorzug geben. Wo die öffentliche Verwaltung eines Landes, wo die Qualität des Beamtenstandes im allgemeinen der nötigen Garantien entbehrt, wird das Staatsbahnsystem schlechte Früchte reifen. Und selbst da, wo in dieser Richtung grosse Bedenken nicht zulässig sind, wird das Gedeihen der Staatsbahnen noch wesentlich von der Organisation der Verwaltung abhängen.

Auch der zu Gunsten des Staatsbahnsystems oft herbeigezogene Vergleich mit der Post- und Telegraphenverwaltung entscheidet bei mir nicht, denn abgesehen von der gar nicht vergleichbaren Grösse des in Betracht kommenden finanziellen Aufwandes, abgesehen von der Verschiedenheit hinsichtlich des Umfanges und der Kompliziertheit der Verwaltung, fehlt dem Post- und Telegraphenwesen namentlich das merkantilistische Moment, das dem Eisenbahnwesen innewohnt und eine freiere geschäftliche Behandlung desselben erfordert.

Wir thun also meines Erachtens gut daran, wenn wir bei der Unvollkommenheit der Menschen und jeglicher menschlichen Einrichtung an das grosse Problem des Rückkaufs mit aller Nüchternheit herantreten. Wir thun gut, wenn wir die Vor- und Nachteile desselben nach jeder Richtung erwägen und uns auch klar darüber zu werden suchen, ob das angestrebte Ziel nicht auf andern Wege erreicht werden könnte. Und wir thun auch jedenfalls gut daran, wenn wir die Erwartungen an die Ergebnisse des Staatsbetriebes nicht allzu hoch spannen und vor Illusionen warnen.

Nun aber, meine Herren, ist es kein Zufall, es ist auch nicht hauptsächlich oder allein der Anstoss, den die vor fünf Jahren von den Herren Nationalrat Curti und Ständerat Cornaz gestellten Motionen gaben, und es ist ebenso wenig ausschliesslich die Thatsache, dass wir vor einer fatalen Kündigungsfrist stehen, was die Mehrheit Ihrer Kommission veranlasst, Ihnen mit dem Bundesrat und mit der Mehrheit des Ständerates heute den Uebergang zum Staatsbahnsystem zu empfehlen. Der Schritt ist vielmehr das Produkt eines historischen Prozesses, den wir unseres Ermessens wohl oder übel thun müssen. Unser Antrag ist diktiert von dem Gefühle, dass wenn wir uns heute dem bedeutungsvollen Schritte entgegenstemmen, man uns einst mit Recht den Vorwurf nicht ersparen würde, dass wir die Zeichen der Zeit nicht verstanden hätten.

Als vor bald einem halben Jahrhundert, nach Annahme des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, die Kantone begannen, Konzessionen an Privatgesellschaften zu erteilen, lagen im allgemeinen noch ganz wenige Erfahrungen über das neue Verkehrsmittel

vor. Ebenso wenig vermochte damals irgend ein Sterblicher zu ahnen, welche ungeheure Entwicklung und welchen gigantischen, alles Dagewesene hinter sich lassenden Einfluss es nicht nur auf die wirtschaftlichen, sondern auch auf die socialen und politischen Verhältnisse des Landes nehmen werde. Nichts ist auch erklärlicher, als dass in jenem Momente, wo es sich um den Entscheid, ob Staatsbahnsystem oder Privatbahnsystem handelte, die eidgenössischen Räte sich mit Mehrheit für das letztere aussprachen. Der neue Bund hatte vorerst viele andere grosse Aufgaben durchzuführen; seine finanzielle Grundlage, sein Kredit, waren noch nicht gefestigt genug. Auch der Bundesrat, welcher sich in Uebereinstimmung mit einem seiner Experten eher dem Staatsbau zuneigte, vermochte über die finanziellen Bedenken nicht hinwegzukommen. Er stellte sich daher auf den Boden, dass die Kantone gemeinsam mit dem Bund den Bau übernehmen und für die finanziellen Folgen einstehen müssten, weil der letztere allein zu schwach wäre.

Ich halte mit voller Ueberzeugung an dem Satze fest, dass wie manche unliebsame Erfahrung man auch mit dem Privatbahnsystem gemacht haben mag, der damalige Entscheid ein Glück für unser Land gewesen ist.

Aehnliche schwere Erfahrungen, wie sie mit dem Privatbahnsystem bei uns und im Auslande und nicht weniger aber mit dem Staatsbahnsystem im Auslande einhergiengen, wären ganz natürlicherweise dem letztern auch bei uns nicht erspart geblieben. Allüberall und unter jedem System sahen wir ein Tasten auf unbekanntem Gebiete, im Begleit von finanziellen und andern Misserfolgen. Und während anderwärts Eisenbahnnetze vielfach nur mit ungeheuren Opfern des Staates zu stande kamen, sind diese Opfer bei uns in der Hauptsache durch die Privaten, zu einem kleinen Teile durch die Kantone und Gemeinden gebracht worden. Der Bund ist sozusagen intakt geblieben, und trotzdem besitzen wir ein Eisenbahnnetz, das zwar noch etwelcher Dervollständigung fähig ist, das sich aber neben demjenigen der bestkultivierten Staaten unseres Kontinents wohl sehen lassen darf. Aber auch die heftigsten und in ihren Folgen unberechenbaren politischen Stürme wären uns beim gemeinsamen Bau der Bahnen durch Bund und Kantone nicht erspart geblieben. Vergesse man, um ein Beispiel zu citieren, nur nie die Kämpfe um die Oronbahn in den fünfziger Jahren, die sich bis zu einer Auflehnung eines Kantons gegen die Bundesgewalt zuspitzten.

Wir geben also wie gesagt zu, dass unser Eisenbahnnetz sich in einem Masse entwickelt hat, wie es vielleicht unter dem System des Staatsbaues nicht möglich gewesen wäre. Wir geben ferner zu, dass unsere Bahngesellschaften im allgemeinen, wenn auch zum Teil nur unter dem Druck der vielangefochtenen Specialgesetzgebung des Bundes und seiner Autorität, Bedeutendes und nach manchen Richtungen Befriedigendes geleistet haben. Und wir geben, im Gegensatz zu vielfach im Volke grossgezogenen Anschauungen ferner zu, dass die Privatbahnen ihren Aktionären im Durchschnitt einer längern Reihe von Jahren ein verhältnismässig geringes Erträgnis geliefert haben. Und endlich ignorieren wir nicht die enormen Leistungen, welche den Bahnen namentlich hinsichtlich des Transportes von Postgegenständen vom Bund auferlegt worden

sind. Es müssen also ganz triftige Gründe sein, welche die Mehrheit Ihrer Kommission mit dem Bundesrate zur Empfehlung des Ueberganges zum Staatsbahnsystem veranlassen. Ich will nur die wesentlichsten dieser Gründe herausheben.

Die Vereinheitlichung des Betriebes an Stelle der gegenwärtigen Zersplitterung ist ganz speciell mit Bezug auf die fünf Hauptbahnnetze schon längst und ziemlich allgemein als notwendig empfunden worden. Die in erster Linie beteiligten kaufmännischen und industriellen Kreise, darunter auch Korporationen, welche prinzipiell wenig für die Verstaatlichung eingenommen sind, haben sich noch in jüngster Zeit ausnahmslos in diesem Sinne geäußert. Diese Vereinheitlichung hat ihren Ausdruck zu finden namentlich in einer grösseren Gleichartigkeit und Verbesserung des Betriebsmaterials, der Stationseinrichtungen, der Personen- und Gütertarife, der Fahrpläne und des Reklamationswesens und in einer festern Stellung der Schweiz bei internationalen Verkehrsregelungen.

Allerdings ist im Laufe der Zeit durch die Einführung der einheitlichen Güterklassifikation, dann des Prinzips der kürzesten Route durch Vereinbarungen der Bahnen unter sich und anderes mehr mancher dem Verkehr dienenden Neuerung der Weg gebahnt worden. Allein einheitliche Taxen auf einem verhältnismässig so kleinen Gebiete wie die Schweiz es ist, und vieles andere entbehren wir. Auch veranlasst die Divergenz der Interessen der einzelnen Bahnen dieselben, sogar bei Verhandlungen mit ausländischen Bahnen, zum Nutzen der letztern, unter sich selber rivalisierend aufzutreten.

Hand in Hand mit der Zusammenlegung der Bahnnetze geht sodann eine Vereinfachung der Verwaltung, welche hinwieder bedeutende Kostenersparnisse nach sich ziehen muss. Man braucht diese Kostenersparnisse nicht einmal so hoch anzuschlagen wie, vielleicht etwas zu optimistisch, die Botschaft es thut. Man wird sogar sich sagen müssen, dass beim Staatsbetrieb manche, auch unberechtigte Forderung seitens des Betriebspersonals und des Publikums ihre Befriedigung leichter als beim Privatbetrieb durchzwängen wird. Auch das wird man nicht übersehen dürfen, dass die vom Ständerat beliebte und von Ihrer Kommission unterstützte grössere Decentralisation durch Errichtung von fünf statt drei Betriebskreisen, ferner die etwelche Erweiterung der Kompetenzen der Kreisverwaltungen hinsichtlich der Beschaffung von Lieferungen, die von der Botschaft in Aussicht gestellten Ersparnisse ziemlich reduzieren werden. Aber dennoch ist eine bedeutende Verminderung der Ausgaben sicher.

Die Amortisation des Anlagekapitals, ausgenommen die Kosten des Rollmaterials und der Gerätschaften bildet das zweite Hauptpostulat, auf das sich die Notwendigkeit des Rückkaufes stützt.

Dass in dieser Richtung Vorsorge zu treffen sei, geben auch viele Gegner der Verstaatlichung zu. Andere nehmen freilich die Befürchtung, dass das Ausland die Anlagekosten seiner Eisenbahnen amortisiere, um mit der Zeit die Transporttaxen zu ermässigen und ihre Konkurrenzfähigkeit zu erhöhen, etwas leicht, oder sie bestreiten die Thatsache überhaupt. Ich muss daher, zum Teil in Vervollständigung der Ausführungen der Botschaft, diese Verhältnisse etwas näher beleuchten.

Frankreich — ich benütze für diese Angaben

das neueste grosse Werk von Rich. v. Kaufmann über die französische Eisenbahnpolitik — wird sich um die Mitte des nächsten Jahrhunderts im kostenfreien Besitz von etwa 40,000 Kilometer Eisenbahnen befinden. Deren Anlagekosten betragen über 15 Milliarden Franken. Wenn ich sage: kostenfreien Besitz, so bedarf das einer Erklärung und etwelcher Einschränkung. Beim Ablauf der Konzessionen zwischen 1950 und 1960 wird nämlich der Staat die Kosten für die nicht dem unentgeltlichen Heimfallrecht unterliegenden Zubehörenden als: Rollmaterial, Mobiliar, sonstige Ausrüstung und Vorräte zu bezahlen haben. Gewiss hat der Staat selber inzwischen ganz enorme Summen für Eisenbahnzwecke ausgegeben, nämlich für den Bau von Nebenlinien und als Zinsengarantie für die Hauptlinien. Allein diese Summen sind als blosser Vorschüsse zu betrachten, welche die Bahngesellschaften bis zum Ablauf der Konzessionen zu amortisieren haben. Es trifft also durchaus zu, was ein französischer Eisenbahnfachmann nach dem Bulletin commercial von Genf vom 15. März d. J. gesagt hat: «Der französische Staat wird in den Besitz seiner Eisenbahnnetze gelangen, sans bourse délier.»

In Deutschland war es Hannover, das zuerst und von Anfang an durch Gesetz von 1843 den Grundsatz der Tilgung der Eisenbahnschuld aufstellte. Eine planmässige Tilgung wurde sogar durch den Fiskus garantiert für den Fall als die Betriebseinnahmen nicht dafür ausreichten. So war im Jahre 1866 beim Uebergang der hannoverischen Staatsbahnen an Preussen der grössere Teil der Kapital-schuld bereits amortisiert.

Preussen hat bereits durch Gesetz vom Jahre 1853 die Amortisation der in den Bahnen angelegten Kapitalien vorgesehen. Man legte zur Bildung eines Amortisationsfonds den Privatbahnen eine Steuer auf. Allerdings gieng diese Gesetzesvorschrift etwa sechs Jahre später wieder unter, zum Teil aus finanziellen, zum Teil aus politischen Gründen, weil man einen solchen grossen Fonds nicht in den Händen der Regierung belassen wollte.

Eine Wiederaufnahme des Grundsatzes der Amortisation wurde erst möglich, als vom Jahre 1879 an die Staatsbahnidee völlig zum Durchbruch kam. Freilich wurde für die richtige Durchführung derselben die nach langem Kampfe von den Kammern getroffene Entscheidung verhängnisvoll, dass ein grosser Teil der Reinerträge der Staatsbahnen in die Staatskasse zu fliessen habe. Das Gesetz vom Jahre 1882 garantiert keine regelmässige, vom Zufall unabhängige Amortisation der Eisenbahnschuld. Diese ist denn auch zur Stunde noch nicht sehr weit vorgeschritten.

Indessen ist die Erkenntnis, dass hier Wandel geschaffen werden müsse, bereits wieder eingeleitet, und es hat die Regierung letztes Jahr den Kammern einen Gesetzesentwurf vorgelegt, welcher eine obligatorische Amortisation von jährlich  $\frac{1}{2}$  Proz. der Eisenbahnschuld vorsieht. Bei der Begründung wurde namentlich auf das Beispiel Frankreichs verwiesen, welches im Laufe des nächsten Jahrhunderts im Falle sein werde, durch billige Eisenbahntarife den Wettbewerb anderer Staaten auf wirtschaftlichem Gebiete zu erschweren.

In Bayern scheint, wie aus der deutschen Eisenbahnstatistik zu ersehen ist, ebenfalls eine Tilgung der Obligationenschuld im Gange zu sein.

Baden und Württemberg, welche beinahe ausschliesslich Staatsbahnen besitzen, deren Ertragnis bis anhin zu einer Verzinsung der Eisenbahnschuld mit kaum 3,5 Proz. im Durchschnitt ausreichte, haben zur Stunde noch keine Amortisation vorgesehen. Dort hat die coulante Art und Weise, mit welcher die Staatsbahnen von jeher dem Verkehr entgegengekommen sind, die gegenwärtige hohe wirtschaftliche Entwicklung mächtig gefördert und dadurch indirekt der Zukunft vorgearbeitet.

Belgien amortisiert seine Eisenbahnschuld ebenfalls, aber unregelmässig. Es ist dies zum Teil der — in unserm Rückkaufgesetz zu vermeiden gesuchten — völligen Verquickung des Eisenbahnbudgets mit dem allgemeinen Staatsbudget zuzuschreiben. Sodann der seinerzeit etwas zu rasch vor sich gegangenen Uebernahme einer Reihe unrentabler Privatbahnen durch den Staat und den Defiziten, welche sich aus der ganz enormen Ermässigung der Tarife ergeben.

Oesterreich hat zwar für die Amortisation nicht einheitlich und systematisch vorgesorgt. Doch geht aus den Ausführungen in der Botschaft des Bundesrates hervor, dass bis um die Mitte des nächsten Jahrhunderts das Anlagekapital der Hauptbahnen zum weitaus grössten Teil amortisiert sein wird.

Seit Mitte der siebziger Jahre wurden überhaupt an Private keine neuen Konzessionen ohne die Festsetzung einer bestimmten Amortisationsquote und die Bedingung des unentgeltlichen Rückfalls an den Staat nach 90 Jahren erteilt.

Aus den Ihnen vorgeführten Beispielen, die noch vermehrt werden könnten, ergibt sich zur Evidenz folgendes: Beinahe überall in den uns zunächst interessierenden Ländern ist der Staat, sei es bei der Erteilung von Konzessionen an Privatgesellschaften, sei es bei eigener Uebernahme von Bau und Betrieb darauf bedacht, den Betrieb für die Zukunft von der Zinsenlast auf dem grösseren Teil des Kapitalaufwandes zu befreien. Bei uns ist in dieser Richtung in keiner Weise vorgesorgt. Auch beim Ablauf der Konzessionen hat der Rückkäufer nach seiner Wahl entweder das Anlagekapital oder den kapitalisierten Reinertrag auszurichten.

Es ist daher keine Phantasterei, wenn wir energisch und ohne Zaudern auf die Mittel bedacht sind, der Gefahr zu wehren, die uns gerade von solchen Staaten her droht, deren wirtschaftliche Konkurrenz wir am meisten spüren, und die gleichzeitig durch hohe Schutzzölle das Eindringen unserer Exporterzeugnisse mehr und mehr zu unterbinden suchen. Wer Augen hat zu sehen, wie schwer unsere gewerbliche und landwirtschaftliche Produktion kämpft, wie alljährlich, vorerst zumeist durch die Schutzzölle, dann die niedrigen Löhne, die weniger strenge Fabrikgesetzgebung angezogen, eine Anzahl unserer Industriellen sich über die Grenze verzieht, wird sich eines beängstigenden Gefühls über die wirtschaftliche Zukunft unseres Landes nicht erwehren können. Man darf auch kaum annehmen, dass wir mit dem Ablauf unserer Handelsverträge, die uns drohende Gefahr etwa durch eine scharfe Erhöhung unserer jetzigen Zölle werden beseitigen wollen. Dagegen sträubt sich der gesunde wirtschaftliche Sinn der Mehrheit unseres Volkes.

Genug hierüber.

Meine Herren! In jüngster Zeit, aber auch schon früher, sind wiederholt Anregungen gemacht worden,

die dahin zielen, die Vereinheitlichung des Betriebes der Bahnen und die Amortisation des Anlagekapitals auf anderm, als dem vom Bundesrate vorgeschlagenen Wege ins Leben zu rufen. Entweder durch das Mittel einer Fusion der Hauptbahnen unter Aufstellung neuer, den jetzigen Bedürfnissen besser angepasster Konzessionsbedingungen seitens des Bundes, oder durch Bildung einer auf privater Grundlage beruhenden Betriebsgesellschaft, welcher der Bund, nachdem er die Bahnen verstaatlicht hätte, den Betrieb übergäbe unter Auflegung der Verpflichtung, die Tarife zu vereinheitlichen und reduzieren und das Anlagekapital zu amortisieren.

Viele, welche die Uebernahme eines bedeutenden finanziellen Risikos durch den Bund nicht leicht nehmen und vor staatlichen Unternehmungen und vor der staatlichen Bureaukratie, wenigstens bis zu einem gewissen Grade, einen Widerwillen empfinden, wären derartigen Ideen nicht von vorneherein abgeneigt. Allein die Durchführung dieser oder ähnlicher Anregungen wäre nur auf dem Wege freier Verständigung mit den Bahngesellschaften denkbar. Und wer die Geschichte verschiedener Fusionsversuche zwischen einzelnen grösseren Bahngesellschaften kennt, die im Laufe der Zeit gemacht wurden, wird sich den berechtigtesten Zweifeln über die Möglichkeit solcher Verständigungen gegenübergestellt sehen. Und wenn er vielleicht an die endliche Ueberwindbarkeit der Schwierigkeiten glaubt, so wird er sich doch sofort bekennen müssen, dass dazu jahrelange Unterhandlungen erforderlich wären. Dazu haben wir jetzt keine Zeit mehr, da wir unmittelbar vor den Kündigungsterminen für die Mehrzahl der Bahnen stehen. Die Verantwortlichkeit, diese Kündigungstermine unbenutzt verstreichen zu lassen, können die Vertreter des Schweizervolkes schwerlich auf sich nehmen. Darüber kann kein Zweifel bestehen, dass wenn der Rückkauf jetzt nicht zu stande kommt, der Kaufpreis wenigstens für einzelne Bahnnetze infolge der stetig steigenden Erträge schon nach einem oder anderthalb Jahrzehnten für den Bund ein bedeutend höherer würde.

Aber abgesehen von diesen obenauf liegenden Schwierigkeiten stehen der Beschreitung derartigen Wege noch andere Bedenken entgegen.

Wenn auch das Schweizervolk die Bahnen nicht um jeden Preis verstaatlichen will, so ist es doch nach unserer Ueberzeugung dem Rückkauf in seiner grossen Mehrheit günstig gestimmt. Es ist prinzipiell der Ansicht, dass bei uns das Privatbahnsystem der Vergangenheit angehöre. Und wenn die Sympathien für dieses System mit der Zeit keineswegs gewachsen sind, so mögen dies gewisse Erscheinungen, die zum Teil der neuesten Periode angehören, erklären. Zu diesen Erscheinungen sind zu zählen: Bei der einen oder andern Bahnverwaltung das Bestreben, auf Kosten einer geordneten und genügenden Abschreibung am Inventarwerte die Dividenden zu steigern, die Auswanderung der Aktientitel und die Konzentrierung derselben in wenigen Händen und endlich die endlosen Friktionen zwischen der Staatsgewalt und den Eisenbahngesellschaften, und die von der Not gebotene, vielfach aber als willkürlich angesehene Specialgesetzgebung des Bundes.

Wir kommen nun zu der Frage, wie soll und kann der Rückkauf durchgeführt werden?

Der Bundesrat hat sich für denselben auf Grund der in den Konzessionen enthaltenen Vorbehalte und der dafür aufgestellten Normen entschieden. Und in der That liesse sich derselbe ohne wirklichen Rechtsbruch auf dem Weg der Expropriation nicht so günstig bewerkstelligen. Ebenso wenig sprechen frühere missglückte Versuche für den freihändigen Kauf.

Bei der Expropriation, und ohne Zweifel auch beim freihändigen Kauf, müsste den Bahngesellschaften für die zukünftigen Verkehrs- und Ertragssteigerungen Rechnung getragen werden, die nach bisheriger Erfahrung in sicherer Aussicht stehen. Beim konzessionsgemässen Rückkauf hingegen berechnet sich der Ertragswert rückwärts aus dem Durchschnitt der 10 Jahre, welche der Rückkaufserklärung vorausgegangen sind. Damit kommen dem Rückkäufer wenigstens da, wo der zu 4 Proz. kapitalisierte Reinertrag das Anlagekapital übersteigt, auch die inzwischen durch Konversion der Obligationenschulden eingetretenen Zinsherabsetzungen zu gut.

Die vorhin erwähnte voraussichtliche Steigerung der Reinerträge schätzt die Botschaft für die fünf grossen Bahnen auf rund 7½ Millionen Franken für das Jahr 1902 gegenüber dem Jahr 1888.

Und was nun die frühern freihändigen Kaufversuche und Aktienkäufe anbetrifft, so stunden sie ja, abgesehen von der Ungewissheit über die einstige Organisation der Staatsbahnverwaltung, stets unter dem Druck einer etwelchen Unkenntnis über den wirklichen Wert der Bahnobjekte. Und die Kantone, als Besitzer von Aktien, so gut wie die Privataktionäre, suchten aus deren Abtretung an den Bund den grösstmöglichen Nutzen herauszuschlagen. Der letztern Erscheinung würde der Bund sicherlich auch heute wieder begeben.

Aus jenen Erfahrungen hat der Bundesrat die Konsequenzen gezogen. Die gegenwärtige Vorlage giebt auch mit Bezug auf den zu zahlenden Preis, auf die künftigen Betriebsergebnisse und auf die Organisation der Verwaltung alle diejenigen Auskünfte, die in einem Zeitpunkte, welcher der Uebernahme der Bahnen um mehrere Jahre vorausgeht, überhaupt zu geben möglich ist. Der Bundesrat und mit ihm übereinstimmend der Ständerat schlägt die sofortige Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen (Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Nordostbahn und Gotthardbahn) vor, in der Meinung, dass je auf den nächsten Kündigungstermin die Rückkaufserklärung abgegeben werde.

Prinzipiell wird man um so eher diesem Vorgehen zustimmen müssen, als ohne die Einbeziehung aller Hauptnetze in die Operation die mit der Verstaatlichung angestrebten Vorteile nur zum Teile erreicht werden könnten. Diese unverkennbar umfangreiche und schwerwiegende Operation wird dadurch erleichtert, dass die Kündigungsfristen und die entsprechende Uebernahme der Bahnen durch den Bund etwas auseinander liegen. Die Gesamtnetze der Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen sind je am 30. April 1898 mit Uebernahmstermin auf 1. Mai 1903, der grössere Teil des Netzes der Nordostbahn ebenfalls im Jahre 1898, das Gesamtnetz der Jura-Simplonbahn im Jahre 1900 mit Uebernahmstermin im Jahre 1903, das Gesamtnetz der Gotthardbahn erst im Jahre 1904 mit Uebernahmstermin im Jahre 1909 kündbar.

Bei der Nordostbahn besteht nun allerdings die Schwierigkeit, dass für die verschiedenen Linien, aus denen ihr Gesamtnetz sich zusammensetzt, 27 einzelne Konzessionen bestehen, deren Rückkaufstermine zum Teil auseinandergehen. Sodann die weitere Schwierigkeit, dass während eine Anzahl dieser Linien einen Ertrag von über 4 Proz. im Durchschnitt der dem Kündigungstermin vorausgehenden 10 Jahre liefern, andere einen ganz geringen Ertrag abwerfen. Nach dem Wortlaute der Konzessionen müsste der Rückkäufer für erstere den kapitalisierten Reinertrag, für letztere mindestens das Anlagekapital bezahlen. Darnach hätte der Bund für die Nordostbahn einen Betrag von rund 320 Millionen zu vergüten, während die Botschaft, unter der Voraussetzung, dass alle Linien ein einheitliches Rückkaufobjekt zu bilden haben, nur auf einen Betrag von 263 Millionen kommt, wovon noch allfällige Minderwerte in Abzug zu bringen wären.

Auch unter Zugrundelegung dieses reduzierten Betrages ergäbe sich noch ein Verlust von ungefähr 34 Millionen Franken, um welche nach den Berechnungen der Botschaft der Ertragswert des Gesamtnetzes hinter dem zu bezahlenden Anlagekapital zurückbliebe.

Unter diesen Umständen ist die seit Jahren vom Bundesrate angestrebte Zusammenlegung der Konzessionen in eine einzige der thunlichste Weg, um aus dem Dilemma herauszukommen. Während dieselben bei andern Bahngesellschaften zum Ziele führten, zogen sich die Verhandlungen mit der Nordostbahn in die Länge. Es ist zu hoffen, dass dieselben demnächst zu einem rationellen Abschluss kommen. Wäre das nicht der Fall, so bliebe dem Bunde nur der Ausweg, eine Anzahl unrentabler Linien vom Rückkauf auszuschliessen, soweit dies mit dem Betrieb des Hauptnetzes verträglich ist. Man darf annehmen, dass die Nordostbahn in ihrem eigenen Interesse diese Eventualität zu vermeiden suchen wird.

Ueber die Ausdehnung oder Beschränkung, welche die bundesrätliche Vorlage für einmal dem Verstaatlichungsprogramm gegeben wissen will, hat sich in der Presse, im Ständerat und auch im Schosse unserer Kommission eine lebhaftere Diskussion entsponnen. Einerseits wurde die Thunlichkeit und Notwendigkeit der Einbeziehung der Gotthardbahn in die Verstaatlichung bestritten. Man wies auf die Schwierigkeiten hin, welchen der Bund bei den Subventionsstaaten begegnen werde. Indessen hat eine einlässliche Prüfung der bezüglichen Verhältnisse dargethan, dass weder auf Grund der Konzessionsbestimmungen noch auf Grund des zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien abgeschlossenen Staatsvertrages schwerwiegende Differenzen entstehen können. Die den Subventionsstaaten gegenüber eingegangenen Verpflichtungen giengen einfach auf den Bund über; soweit diese Verpflichtungen an den Reinerträgen der Bahn über 7 Proz. hinaus haften, würden sie eine gesonderte Rechnungsführung bedingen, sofern es nicht gelänge, dieselben durch freie Verständigung abzulösen.

Sodann wurde auf die schwere Schädigung hingewiesen, welche der Gotthardbahn aus dem Bau des Simplon, speciell aber aus den neuesten bernischen Eisenbahnbestrebungen hinsichtlich der

Lötschbergbahn erwachsen werde, deren Rückwirkung auf die Reinerträge und in Verbindung damit auf den einstigen Rückkaufspreis besser abgewartet würde. Es kommt hinzu, dass einzelne Eisenbahnfachleute für einmal eine ausreichend kräftige schweizerische Eisenbahnpolitik auch dann für gesichert erachten, wenn nur erst ein einheitliches Netz aus den Vereinigten Schweizerbahnen, der Nordostbahn, der Centralbahn und der Jura-Simplonbahn hergestellt würde. Die Mehrheit Ihrer Kommission hat dagegen, ebensowenig wie der Ständerat und der Bundesrat, diesen Ausführungen, denen zwar keineswegs eine gewisse Berechtigung abgesprochen werden kann, das grosse Gewicht beizulegen vermocht, um sie zum Ausschluss des Gotthard zu bewegen. Entscheidend war hiebei nicht wenig auch die Rücksicht auf die militärischen Interessen, welche beim Verbleiben der beiden Grenzübergangsstationen auf quasi internationalem Boden in keiner Weise genügend gewahrt seien. Andererseits wird die Einbeziehung einiger weiterer Linien in das jetzige Programm, die Festlegung von Garantien zu gunsten der Nebenbahnen und schliesslich zu gunsten der noch nicht gebauten Alpenbahnen postuliert.

Nach der erstern Richtung ist zu konstatieren, dass im Schosse der Kommission der Vertreter von Neuenburg die Staatsbahn Jura - Neuchâtelois, welche nur aus Zufall keinen integrierenden Teil des zusammengelegten Netzes der Jura-Simplonbahn bilde, inbegriffen wissen wollte. Eine ähnliche Forderung stellte der Vertreter von Genf auf mit Bezug auf die Linie Vollandes-Annemasse. Diese Wünsche riefen anderen, so hinsichtlich der Einbeziehung der Tössthalbahn, der Südostbahn u. s. w. Obwohl die Mehrheit der Kommission von vorneherein vor einer derartigen Erweiterung des Programmes, aus naheliegenden Gründen, zurückschreckte, glaubte sie den zunächst Interessierten soweit entgegenkommen zu sollen, dass sie diese Forderungen zur Berichterstattung an den Bundesrat zurückwies.

Wie kaum anders zu erwarten war, tritt der vom Bundesrat abgegebene Specialbericht, unter einlässlicher Begründung der Tendenz, durch Ueberladung der jetzigen Vorlage mittelst Ausdehnung auf andere als die fünf Hauptbahnen das ganze Werk zu stören, entgegen. Obwohl sich, so wird ausgeführt — nach dem Gelingen der ersten und Hauptaktion die Einbeziehung von Bahnen zweiten Ranges von selbst aufdrängen werde, geböten praktische Erwägungen ein stufenweises Vorgehen. Keine der speciell in den Vordergrund gestellten Nebenbahnen habe für den mit dem Ausland zu vermittelnden Verkehr eine grosse Bedeutung. Sodann ergebe sich aus den, wegen der Kürze der Zeit allerdings nur approximativ angestellten Berechnungen zur Evidenz, dass die auf ungefähr 60 Millionen geschätzten Anlagekosten der betreffenden Bahnen einen ganz bedeutenden Ausfall im Ertragnis der Bundesbahnen nach sich ziehen müssten.

Die Mehrheit der Kommission pflichtet diesen Ausführungen bei. Soweit es im jetzigen Momente möglich ist, hat der Ständerat in Art. 1, 3 und 7 des Gesetzesentwurfes zu gunsten der Nebenbahnen gewisse Garantien für die Zukunft aufgestellt, und Ihre Kommission hat dieselben auch ihrerseits aufgenommen.

Eine besondere und wichtige Rolle spielt bei der Rückkaufsfrage die Erstellung von Alpenbahnen im Westen und Osten des Landes, für welche durch Gesetz vom 12. März 1878 je eine Bundessubvention von 4½ Millionen Franken, gleich wie der Gotthardbahn, zugesichert wurde. Die Vorbereitungen für die Ausführung des Simplontunnels sind nun soweit gediehen, dass ein endlicher Abschluss und der Beginn des Baues in naher Aussicht steht. Es ist zweifellos, dass mit der Uebernahme der Jura-Simplonbahn durch den Bund der letztere in die Verpflichtung zum Bau des Tunnels, zu welchem sich diese Bahnverwaltung unter gewissen Bedingungen — Subventionierung durch die interessierten Landesgegenden — bereit erklärt hat, eintreten muss. Auf Antrag der waadtländischen Deputation hat der Ständerat in einem Art. 47 des vorliegenden Gesetzesentwurfes jener Verpflichtung genauen Ausdruck gegeben. Damit übernimmt der Bund ein Risiko, dessen Tragweite, soweit der Bau selber in Betracht kommt, durch den bereits bestehenden, mit soliden Firmen abgeschlossenen Bauvertrag à forfait, bedeutend eingeschränkt wird. Ueber die einstigen Betriebsergebnisse wird man keinem allzu grossen Optimismus sich hingeben dürfen, dagegen im Hinblick auf die stetige bedeutende Entwicklung des über das schweizerische Gebiet sich bewegenden internationalen Verkehrs auch keine grossen Befürchtungen hegen müssen.

In weiter Ferne steht noch die Ausführung einer östlichen Schienenverbindung über die Alpen. Der Ständerat hat auf Antrag der st. gallischen Vertreter dem erwähnten Art. 47 einen Passus beigefügt, welcher dereinst jener Landesgegend eine gleiche Förderung eines Alpendurchstiches zusichert, wie sie der Bund dem Westen angedeihen lassen will.

Ihre Kommission schliesst sich der vom Ständerat beschlossenen Formulierung der sowohl hinsichtlich des Simplon, als einer östlichen Alpenbahn verlangten Garantie an. Sie lehnte dagegen einen von Herrn Curti gestellten Antrag ab, der mit Bezug auf die ostschweizerischen Eisenbahnbestrebungen überhaupt, die Alpenbahnfrage inbegriffen, erheblich weiter gehen wollte.

So viel über den Umfang des im Gesetzesentwurfes vorgesehenen gegenwärtigen Verstaatlichungsprogrammes.

Von ganz wesentlichem Einfluss auf die Thunlichkeit des Rückkaufes und in engerem Sinne auf die finanziellen Resultate des Betriebes der Bundesbahnen ist natürlich die Höhe des Kaufpreises.

Nach den Konzessionsbestimmungen sind als Objekte des Rückkaufes anzusehen: Die Bahnlinien, die Gebäulichkeiten, das Betriebsmaterial und die Materialvorräte.

Der Rückkaufspreis ist zu berechnen auf Grund des 25fachen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, welche der Rückkaufsankündigung vorangehen. Zum Mindesten ist aber der Betrag des ursprünglichen Anlagekapitals oder der nachgewiesenen Anlagekosten zu entrichten. Bei der Gotthardbahn ist das verwendete Anlagekapital um den Betrag der Subventionen zu reduzieren; bei der Jura-Simplonbahn kommt der Erneuerungs- und Reservefonds in Abzug.

Die rückzukaufenden Objekte sollen in vollkommen befriedigendem Zustande abgetreten werden.

Vorerst ist nun zu bemerken, dass der Grundsatz, dass wenn eine Bahn vom jetzigen Eigentümer

um einen niedrigeren Preis erworben worden ist, als die vom frühern Konzessionsinhaber ausgelegten Anlagekosten betragen, nur jener reduzierte Betrag in die Rechnung eingestellt werden darf, schon durch das Rechnungsgesetz vom Jahre 1883 festgestellt worden ist.

Die Klausel betreffend den vollkommen befriedigenden Zustand der Bahnobjekte hat sodann folgende Konsequenzen. Einmal die, dass vom Kaufpreis in Abzug zu bringen sind nicht nur die Werte der völlig unbrauchbar, oder betriebsuntüchtig gewordenen Objekte, sondern auch diejenigen, um welche noch brauchbare Objekte abgenützt worden sind. Der Bundesrat schätzt diese Minderwerte auf rund 75 Millionen Franken, wobei zu beachten ist, dass dieselben vorläufig bloss auf den Oberbau und das Betriebsmaterial, also noch nicht auf alle einer Abnützung unterworfenen Objekte berechnet sind.

Anders als bei den Bahnen, welche nach dem Anlagekapital zu entschädigen sein werden, stellt sich die Verrechnung jener Minderwerte bei denjenigen Bahnen, deren Rückkaufspreis sich nach dem Reinertrag bestimmt. Es wäre nicht statthaft, die Minderwerte bei letztern bloss vom Kapitalwerte abzuziehen, sondern es sind die Ertragsrechnungen der für den Rückkauf massgebenden 10 Jahre auch in der Weise richtig zu stellen, dass in jede einzelne derselben die ihr für Abnützung zu belastenden, nicht durch entsprechende Einlagen in den Erneuerungsfonds gedeckten Beträge eingesetzt werden. Ohne das würden die Reinerträge und damit auch der Rückkaufspreis infolge der Kapitalisierung derselben in unzulässiger Weise erhöht.

Die Klausel betreffend den vollkommen befriedigenden Zustand der Bahnen zieht aber für die nach dem Ertragswert zurückzukaufenden Linien noch eine andere Konsequenz nach sich.

Nicht nur sind die vorhandenen Objekte in befriedigendem Zustande zu übergeben, sondern das Bahnobjekt soll auch den im Momente der Uebergabe an den Rückkäufer bestehenden Verkehrserfordernissen genügen. Mit andern Worten: wo das Rollmaterial, die Geleiseanlagen, die Bahnhöfe, die Stationseinrichtungen sich verbesserungs- und vermehrungsbedürftig herausstellen — was vielerorts schon längst der Fall ist — und wo von den Bahngesellschaften absichtlich oder unabsichtlich nicht Abhilfe getroffen worden ist, da sollen die Bahngesellschaften noch aufkommen.

Die Aufstellung dieses Grundsatzes trifft allerdings nur die nach dem Ertragswerte zurückzukaufenden Bahnen, während die andern derartige Ergänzungen dem Baukonto zuschreiben dürfen.

Soweit solche Verbesserungen und Ergänzungen nicht bloss den gegenwärtigen, sondern auch künftigen Bedürfnissen genügen, wird der Rückkäufer an den betreffenden Kosten zu partizipieren haben. Die bezüglichen approximativen Berechnungen in der Botschaft nehmen hierauf Rücksicht, indem sie die Belastung des Bundes für die im ganzen auf 144 Millionen berechneten Ergänzungsanlagen auf nicht weniger als 42 Millionen Franken veranschlagen.

Meine Herren! Gegen die soeben citierten Grundsätze und die darauf basierten Berechnungen der Rückkaufentschädigungen, welche sich bedeutend unter den bisherigen Kursstand der Aktien stellen, hat sich nun in einzelnen Kreisen ein förmlicher Sturm entfesselt. Ein Teil der ausländischen, spe-

ciell der deutschen Presse, unterstützt von einem Teil der einheimischen, hat sich in ihren Rekrimationen bis zur Beschimpfung der Bundesbehörden und der vom Eisenbahndepartement zur Vorprüfung der Sache beigezogenen Experten verstiegen. Es wäre wohl der Würde dieses Rates wenig angemessen, wenn wir uns auch nur einen Augenblick bei dieser Sorte von Kritik und Kritikern aufhielten. Dagegen ist es notwendig, einige Worte zu sagen über die Aussetzungen, welche sonst etwa und namentlich auch im Ständerat gemacht worden sind.

Man sprach von der Vergewaltigung des Rechtes, man citierte die preussischen Verstaatlichungsaktionen als Beweis, wie man anderwärts die Billigkeit gegen die privaten Bahneigentümer habe walten lassen. Man führte namentlich die kleinen Aktionäre ins Feld, welche durch das Procédere des Bundesrates geschädigt seien. Man führte aus, man sehe es der Vorlage an, dass an derselben zu wenig Staatsmänner und zu viele Rechner mitgearbeitet hätten. Und endlich ward ein gewaltiger Anlauf unternommen, seitens einer Kommissionsminderheit, der sich auch in diesem Saale wiederholen dürfte, dagegen, dass, wie es im Gesetzesentwurfe heisst, beim Erwerb der Bahnen neben den Konzessionen auch die bisherige Bundesgesetzgebung, also namentlich das Rechnungsgesetz, berücksichtigt werde.

Meine Herren, ich fühle mich nicht berufen, die bundesrätliche Botschaft, ich rede nur von der Botschaft, nicht von dem Gesetzesentwurf, in Schutz zu nehmen. Ich möchte persönlich auch nicht alles und jedes, was darin steht, unterschreiben. Ich hätte es z. B. auch lieber gesehen, wenn die Liquidationsergebnisse der Aktien der einzelnen Bahnen, die ja so wie so bis zum Momente des Ueberganges der Bahnen an den Bund noch Veränderungen ausgesetzt sind, wie die Botschaft selber betont, in der letztern gar nicht aufgeführt worden wären. Dazu hatte der Bundesrat gar keine Pflicht, auch nicht einmal gegenüber den sogenannten kleinen Aktionären; denn wer Eisenbahnaktien kauft, deren Börsenkurse im Verlaufe von verhältnismässig kurzer Zeit Sprünge von 50—100—200 Franken und mehr machen können, der muss wissen, ob er kleiner oder grosser Aktionär sei, dass er kein mündelsicheres, sondern ein Spekulationspapier erwirbt. Immerhin will ich Ihnen diesen Bemängelungen gegenüber doch auch das Urteil eines hervorragenden Eisenbahnfachmannes nicht vorenthalten, der grundsätzlich ein Gegner der Verstaatlichung ist, und der aber den Ausspruch that, die bundesrätliche Vorlage sei im grossen und ganzen eine ausgezeichnete Arbeit.

Wenn im Ständerat gesagt wurde, es hätten zu viele Rechner und zu wenig Staatsmänner mit an der Vorlage gearbeitet, so ist das mehr als überraschend. Nach meiner persönlichen Auffassung war es, wenn irgendwo bei der Uebernahme einer doch geschäftlichen Unternehmung, so jedenfalls hier geboten, vorab zu rechnen, und jede andere Auffassung seiner Aufgabe hätte dem Bundesrat den Vorwurf der Oberflächlichkeit und der Pflichtvergessenheit gegenüber den öffentlichen Interessen zuziehen müssen. Darüber war man sich auch in der grossen fünfzehnköpfigen Expertenkommission klar, dass man in guten Treuen über den einen oder andern der für die Rückkaufsrechnung aufgestellten Grundsätze, soweit es deren rechnerische Durchführung im einzelnen betrifft, verschiedener Meinung sein könne.



Eben so klar war man sich aber auch darüber, dass die Eisenbahngesellschaften in ihren Präntensionen keineswegs schüchtern sein werden, und dass über diesen oder jenen Differenzpunkt schliesslich das Bundesgericht zu entscheiden haben werde.

Man stellt dem Procedere des Bundesrates, das man als unbillig bezeichnet, dasjenige des preussischen Staates gegenüber. Die preussische Eisenbahnpolitik gipfelte darin, dass man dort anfänglich, ohne allzusehr auf den Kaufpreis zu sehen, nach und nach einige Linien an sich zog, und dann aber nach 1879 die bedeutenderen anderen Bahnnetze durch alle möglichen Mittel mürbe machte, um deren Ueberlassung zu billigen Preisen an den Staat zu erzwingen. Als solche Mittel zitiert eine im Jahre 1891 von Krönig, Mitglied einer preussischen Staatsbahndirektion, also von einer unverfänglichen Stelle, geschriebene Abhandlung ganz offen folgende: «Man verhinderte die Privatbahnen soviel wie möglich an einer selbständigen Tarifpolitik; man verbot ihnen die Herabsetzung des Zinsfusses ihrer Obligationenschulden, welche der Staat nach dem Ankauf sofort selbst vornahm; man verhinderte die Fusionierung grosser Linien; man entzog ihnen rentable Verkehre, u. s. w.»

Meine Herren! Ich glaube in der That nicht, dass das offene, auf Konzessionen und Gesetz sich aufbauende Vorgehen des Bundesrates sich mit der Billigkeit des preussischen Verfahrens nicht messen könne.

Als unverständlich ist dem Sprechenden immer das Bestreben erschienen, die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes vom Jahre 1896, soweit sie die Ermittlung des Rückkaufes berühren, als obsolet erklären zu wollen. Es ist ganz undenkbar, dass der Bundesrat, etwa bei freihändigen Kaufverhandlungen, oder das Bundesgericht, wenn es zu Entscheidungen angerufen wird, Gesetze ignoriere, die vom Schweizervolke sanktioniert worden sind.

Im übrigen mögen mir über die, wie zugegeben werden muss, verblüffend niedrig ausgefallenen Entschädigungsziffern der Botschaft noch folgende Bemerkungen gestattet sein:

Das nominelle Aktienkapital aller fünf Bahnen zusammen beträgt rund 321 Millionen Franken, gegenüber einem Gesamtanlagekapital von über 900 Millionen. Da das durch Anleihen aufgebrachte Obligationenkapital voll in die Rechnung eingestellt werden muss, so fallen alle Abzüge für materielle Minderwerte der Bahnobjekte und für die den Bahnen zur Last zu schreibenden Ergänzungen auf das Aktienkapital allein. Doch nicht nur das. Unter den Passiven der Bahnen befand sich auf Ende 1895 auch noch ein, seither wieder um etwas reduzierter Posten von über 74 Millionen Franken für von früher herrührende ungetilgte Verluste. Nachdem infolge des ersten Rechnungsgesetzes vom Jahre 1883 eine Ausscheidung dieser alten Verluste stattgefunden hatte, wurde den Bahngesellschaften, in Abweichung von den strengen Vorschriften des Obligationenrechtes, gestattet, sei es zur Aufrechthaltung ihres Kredites, sei es, um sie nicht in anderer Weise in eine üble Lage zubringen, deren Tilgung auf eine lange Reihe von Jahren zu verteilen. Man hätte annehmen dürfen, dass sie, wie jeder solide Geschäftsunternehmer es thun würde, die jährlichen Tilgungsquoten von sich aus verstärken würden, sobald es ihnen möglich wurde, eine Dividende von 4% und darüber auszurichten. Das geschah nicht, und ebensowenig

trat das Streben, höhere Dividenden auszurichten, in den Hintergrund, gegenüber der Forderung, den Erneuerungsfonds so zu datieren, dass für die laufende Abnutzung der Objekte genügend vorgesorgt war. An der Ueberraschung über die Schätzungen des künftigen Liquidationswertes der Aktien tragen somit die Eisenbahngesellschaften und nicht die bundesrätliche Vorlage die wesentliche Schuld. Jene unzureichende Tilgung alter Verluste hätte sich nur dann einigermaßen entschuldigen lassen, wenn nicht Rückkaufstermine vor der Thür gestanden wären und man sicher gewesen wäre, derselben für eine ganz lange, entsprechende Reihe von Jahren durch steigende Verkehrsergebnisse begegnen zu können. Ich wiederhole, wer sich an einem Geschäfte durch Erwerb von Aktien beteiligt, von dem darf man voraussetzen, auch wenn der schwache Aktionär etwa eine Kantonsregierung wäre, dass er die Passiven sowohl, als die sonstigen Bedingungen kenne, welche den Wert der Aktie bestimmen. Im übrigen war den kleinen Aktionären seit dem Erscheinen der Botschaft wiederholt Gelegenheit gegeben, sich ihrer Aktien zu Preisen zu entledigen, die weit über ihrem inneren Wert stehen und sich lediglich auf die Spekulation und die Hoffnung des Nichtzustandekommens der Verstaatlichung stützen.

Die Botschaft stellt, um zu einer andern Seite der Frage überzugehen, ein mutmassliches Betriebsbudget für die Bundesbahnen auf.

Bei Zugrundelegung einer Verzinsung von  $3\frac{1}{2}\%$  für das Anlagekapital rechnet die Botschaft einen reinen jährlichen Ueberschuss über die Verzinsung von Fr. 6,654,681 heraus. Davon wäre in allererster Linie ein Betrag von ungefähr  $4\frac{1}{2}$  Millionen Franken für die in sechzig Jahren durchzuführende Amortisation des Anlagekapitals zu verwenden. Der Rest fände seine Verwendung zur Ausgleichung allfälliger Defizite in ungünstigen Jahren, sodann zur Erleichterung und Verbesserung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Taxen, zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes, speciell der Nebenbahnen.

Man hat, und zwar zum Teil sogar von solcher Seite, von der ein höherer Rückkaufspreis zu gunsten der Aktionäre verlangt wird, dieses Budget angefochten und eher ein Defizit prognostiziert. Man begründet diese Prophezeiung, mit etwelchem Rechte, wie zugegeben werden muss, nicht mit den beim Staatsbetrieb zu erwartenden vielseitigen Anforderungen des Publikums und des Bahnpersonals, sondern namentlich auch mit den schon während der Beratung der Vorlage aufgetauchten Begehren um Uebernahme von Bau und Betrieb verschiedener anderer, voraussichtlich wenig rentabler Linien. In dieser Beziehung müssen sich daher die Bundesbehörden die grösste Zurückhaltung auferlegen. Auch die in der Botschaft in Aussicht gestellten unumgänglichen Taxenermässigungen werden ja für die ersten Jahre einen Ausfall in den Einnahmen nach sich ziehen. Und endlich muss zugegeben werden, dass das Anlagekapital selber und die hiefür aufzubringende Verzinsung und Amortisation im Momente der definitiven Feststellung derselben noch etwas andere Ziffern zeigen können, als die Botschaft sie zeigte.

Gleichwohl giebt uns das aufgestellte Budget zu keinen starken Bedenken Veranlassung, wenn für einmal über den vom Bundesrate vorgeschlagenen Rahmen nicht hinausgegangen wird. Der über die

Amortisation hinaus vorgesehene Ueberschuss bietet ja an und für sich einen ziemlichen Spielraum. Sodann hat das Betriebsbudget die zu erwartenden Betriebsersparnisse gar nicht berücksichtigt, und endlich ist die in Aussicht genommene durchschnittliche Verkehrszunahme mässig berechnet.

Ein wichtiger Punkt, nämlich die Frage der Beschaffung der zur Bezahlung der Rückkaufsumme erforderlichen Geldmittel und der Kontrahierung der im Laufe der Zeit auf über eine Milliarde Franken ansteigenden Eisenbahnschuld, ist in der Botschaft etwas knapp behandelt. Um so einlässlicher beschäftigt sich damit das auch im Bundesblatt abgedruckte und den Mitgliedern der Bundesversammlung in Separatabdruck zugestellte Expertengutachten vom 4. März d. J. Ich muss auf jene Ausführungen verweisen. In Kürze mag nur folgendes bemerkt werden:

Da die Gotthardbahn erst im Jahre 1909 zu übernehmen ist und im weitem von den konsolidierten Anleihen der verschiedenen Bahnen ein Betrag von Fr. 118,302,150 erst nach dem Jahre 1904 fällig wird, so hat der Bund auf den 1. Mai 1903 nur die Beschaffung von Geldmitteln im Betrage von ungefähr 725 Millionen in Aussicht zu nehmen. In dieser Summe ist ein Betrag von über 106 Millionen für wahrscheinliche neue Bauausgaben, welche die Gesellschaften vom Jahre 1896 bis 1903 zu machen haben, für den bezüglichen Anteil des Bundes und für Betriebskapital inbegriffen. Der Rest entfällt auf die bis Ende 1904 fälligen oder kündbaren Obligationen anleihen und das den Aktionären zukommende Betreffnis.

Die Bahngesellschaften haben das Recht, für die gesamte, ihnen zukommende Rückkaufsentschädigung Barzahlung zu verlangen. Wie schon angedeutet, werden sie aber gerne die Liquidation der erst nach 1904 fälligen Obligationenschuld dem Rückkäufer überlassen. Nichts desto weniger wird sich der Bund vor eine Anleihsoperation gestellt sehen, deren Grösse beunruhigen könnte, zumal niemand voraussetzen kann, wie sich bis zum kritischen Termin die Geldverhältnisse gestalten werden.

Diesen Bedenken sind folgende Erwägungen gegenüberzustellen. Der weitaus grössere Teil der Rückkaufsumme entfällt auf die zumeist im Inlande untergebrachte Obligationenschuld und nicht auf die Aktien. Wenn den Obligationeninhabern ein Zins offeriert wird, der sich den in unserm Lande geltenden Verhältnissen anschliesst, so werden dieselben den Bund gerne als Schuldner annehmen, zumal sie es mit einem Titel zu thun haben werden, welchem sichere Einnahmen zu Grunde liegen. Was das Aktienkapital anbetrifft, so dürfte es angezeigt sein, darauf auszugehen, mittelst Anerbietung einer im Zins nicht zu tief gehaltenen Bundesobligation auch für diesen Teil der Rückkaufsentschädigung unsere Eisenbahnrente in möglichst grossem Umfange an das Inland zu fesseln. Der Bund hat ein hohes Interesse daran, die schon gegenwärtig in einem gewissen Umfange bestehende Abhängigkeit des schweizerischen Geldmarktes vom Auslande nicht zu vermehren, welche nicht unwesentlich durch die Unterbringung von Anleihen des Bundes, in neuerer Zeit auch von Kantonen, wie Bern und andern, speciell in Frankreich, verstärkt wurde.

Ihre Kommission schlägt Ihnen übrigens eine Erweiterung von Art. 5, bezw. 6 des Gesetzesent-

wurfes vor, welcher von der Beschaffung der Geldmittel handelt. Durch dieselbe ist den Bundesbehörden die möglichst freie Bewegung in dieser Richtung gestattet.

Soweit nun im vorliegenden Gesetzesentwurf selber schon die möglichsten Garantien für eine gesunde und namentlich von wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus richtige Durchführung der Verstaatlichungsaktion festgelegt werden können, ist es geschehen.

Abgesehen von der obligatorischen Tilgung des grössten Teils des Anlagekapitals sind als solche Garantien namentlich anzusehen: Die völlige Trennung des Rechnungswesens der Bahnen vom übrigen Bundeshaushalt, und die Aufstellung des Grundsatzes, dass die Reinerträge nicht, wie z. B. in Preussen, zur Deckung allgemeiner Staatsausgaben, sondern ausschliesslich im Interesse des Verkehrs verwendet werden sollen. Ferner die möglichste Abtrennung der Verwaltung von der übrigen Bundesverwaltung.

Der letztere Punkt, die Frage der Organisation der Verwaltung, über welche bei der Detailberatung näher einzutreten sein wird, hat nun allerdings im Ständerate, in Ihrer Kommission und im Publikum Veranlassung zu einem lebhaften Meinungsaustausch gegeben. Vom Ständerate sind einschneidende Aenderungen an der Vorlage des Bundesrates angebracht worden, welche die Mehrheit Ihrer Kommission teilweise wieder zu redressieren beantragt. Auch im Schosse des Nationalrates wird diese Frage einlässlichen Erörterungen rufen. Von zwei Minderheiten der Kommission liegen Ihnen abweichende gedruckte Anträge vor.

Die Kontroverse liegt hauptsächlich in folgenden Richtungen: Grössere Centralisation oder Decentralisation durch Einschränkung oder Vermehrung der Kompetenzen der Generaldirektion oder der Kreisdirektionen, besonders aber durch die stärkere oder schwächere Mitwirkung des Bundesrates bei der Bestellung des Verwaltungsrates und der Ernennung der General- und Kreisdirektoren.

Man kann verschiedener Ansicht darüber sein, ob der vielfach postulierten, möglichst weitgehenden Trennung der Verwaltung von der Bundesverwaltung durch die Anträge der Kommissionsmehrheit genügend Rechnung getragen sei. Ebenso über die vorgeschlagene und allerdings auch vom Ständerate bereits beschlossene Ersetzung eines einzigen Eisenbahnrates, der speciell die Interessen von Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft zu vertreten gehabt hätte, durch fünf, in ihren Wünschen wohl vielfach auseinandergelagerte Kreiseisenbahnräte. Der Sprechende persönlich hält diese letztere Aenderung am Entwurfe des Bundesrates für keine glückliche. Opportunitätsrücksichten spielen da allerdings keine kleine Rolle. Im übrigen werden die praktischen Erfahrungen die nötigen Fingerzeige für spätere Aenderungen geben müssen, wie das auch vielfach im Auslande der Fall war. So in Preussen, so in Oesterreich, wo in den letzten Jahren einschneidende Modifikationen in der Verwaltungsorganisation vorgenommen wurden.

Ich will nun noch mit ein paar Worten einige weitere Einwände berühren, welche zum Teil gegen die heutige Gesetzesvorlage, zum Teil gegen das Prinzip der Verstaatlichung überhaupt erhoben werden.

Es wird bestritten, dass ohne vorausgehende

Revision der Bundesverfassung der Bund das Recht habe, Bahnen zu kaufen und zu betreiben.

Alles was bis jetzt über die in Frage stehende Auslegung des Art. 23 der Bundesverfassung von 1874 oder des Art. 21 der frühern Verfassung gesagt und geschrieben worden ist, hat mir stets den Eindruck hinterlassen, dass man dem Sinn und Geist desselben nicht zuwiderhandelt, wenn man zugibt, dass ein Bundesgesetz über den staatlichen Bau und Betrieb von Eisenbahnen auch ohne specielle Verfassungsrevision zulässig ist. Ich verweise auch namentlich auf die aus den Jahren 1851 und 1852 stammenden Entwürfe der Experten des Bundesrates, des Bundesrates selbst und der nationalrätlichen Kommissionsmehrheit, welche den staatlichen Bau und Betrieb befürworteten, ohne irgendwie Zweifel darüber zu äussern, dass Art. 21 der 48er Verfassung diesen Weg ausschliesse. Gewiss spricht die Verfassung nicht direkt den Satz aus: Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen ist Bundessache, oder etwas Aehnliches. Allein selbst wenn ein Zweifel möglich wäre, so müsste man sich dabei beruhigen, dass auch über das vorliegende Bundesgesetz, sehr wahrscheinlich wenigstens, das Schweizervolk sein Verdikt abzugeben berufen werden wird.

Man weist auf Seite der Gegner der Verstaatlichung auf deren grosse politische Konsequenzen hin. Darüber ist kein Zweifel möglich, dass die Verstaatlichung die Macht des Bundes stärken wird. Aber ich frage: Haben denn die Kantone jetzt irgend etwas Erkleckliches ins Eisenbahnwesen hineinzureden? Werden sie künftig durch die vorgesehene Vertretung in der Bundesbahnverwaltung nicht eher die Interessen ihres engern Gebietes fördern helfen können? Die Antwort ist gegeben.

Der Sprechende ist kein Centralist à tout prix, sondern huldigt der Ansicht, dass wir gut thun, den Kantonen so viel Selbstverwaltung und so viel Selbständigkeit zu belassen, als es irgendwie angeht. Er ist aber auch überzeugt, dass die Bäume der Centralisation nicht in den Himmel wachsen; das hat die in den eidgenössischen Räten tonangebende politische Partei in den letzten Jahren zur Genüge erfahren.

Die Besorgnis derjenigen, welche zwar unserer geschichtlichen Entwicklung in möglichst thunlichem Masse Rechnung tragen wollen, aber auch den offenen Sinn für die Zukunft unseres Landes und für die Notwendigkeit eines Zusammenschlusses statt einer Zerbröckelung in Einzelinteressen nicht verloren haben, geht heute eher nach einer andern Seite. Wenn man seit einiger Zeit durch zu radikales und stürmisches Vorgehen die Erfüllung gewisser Aufgaben des Staates unmöglich gemacht hat, so scheint es heute beinahe, als ob man auf einen andern Abweg, den der systematischen Negation gerate. Davor darf doch gewarnt werden.

Der Sprechende ist auch nicht der Ansicht, dass dem Staate irgend eine wirtschaftliche Unternehmung zu übertragen sei, welche von der Privatwirtschaft ebenso gut betrieben werden kann. So bin ich auch der Verstaatlichung der Eisenbahnen so lange ziemlich kühl gegenüber gestanden, als ich mich nicht überzeugen konnte, dass nur auf diesem Wege Ordnung und Einheit geschaffen werden können.

Sicherlich ist der Staat als Unternehmer nicht einwandfrei. Aber ich frage: sind es etwa die von wenigen Personen geleiteten Eisenbahngesellschaften?

Existieren bei den gegenwärtigen Privatbahnverwaltungen etwa weniger natürliche Keime zu steifem, bureaukratischem Geschäftsbetrieb, als von den Staatsbahnverwaltungen zu erwarten ist? Doch kaum. Wird etwa das staatliche Personal weniger gewissenhaft, störrischer in der Ausübung seiner Pflichten sein, als das der Privatgesellschaften? Gewisse Erscheinungen aus der neuern Zeit deuten auf das Gegenteil hin.

Es ist nicht zufällig, dass in den meisten Staaten des europäischen Kontinents, wo nicht, wie z. B. in Frankreich, durch Verträge mit den Privatbahnen für die Zukunft vorgesorgt wurde, das Staatsbahnsystem mehr und mehr zum Durchbruch kommt.

Es ist auch sicherlich nicht von ungefähr, dass ein Mann, wie Welti und dass sein Nachfolger im Eisenbahndepartement, beide einst Gegner der Uebernahme der Bahnen durch den Bund, nachdem sie während einiger Jahre näher in das Getriebe hineingesehen hatten, keinen andern richtigen Ausweg als die Verstaatlichung fanden.

Eines ist zweifellos und zwar das: Wenn die Vorlage in der Volksabstimmung verworfen werden sollte, so müsste eine Vervollständigung unserer Eisenbahngesetzgebung namentlich zum Zwecke einer intensiveren Einwirkung des Staates auf das Tarifwesen und anderes unmittelbar folgen. Wem ein derartiges Eingreifen des Staates, das gegenüber dem Wortlaut der Konzessionen stets den Charakter der Willkür an sich trägt, zuwider ist, der wird das einfach und besser und richtiger zum Ziele führende Mittel der Verstaatlichung vorziehen.

Ich schliesse. Ich muss es den Herren Vertretern der Kommissionsminderheit überlassen, ihren gegen teiligen Standpunkt zu begründen. Trotzdem einige der Faktoren, auf denen die Vorlage des Bundesrates aufgebaut ist, zur Stunde naturgemäss noch einige Unsicherheit in sich bergen, und trotzdem speciell die Bewältigung des finanziellen Teils der Aufgabe keine leichte sein wird, hat die Mehrheit Ihrer Kommission doch die volle Ueberzeugung, dass den Behörden die nötige Einsicht und Besonnenheit, und dem Lande die nötige Kraft nicht fehlen werden, um das Werk ohne Gefährde durchzuführen. In dieser Ueberzeugung empfehle ich Ihnen Eintreten auf den Gesetzesentwurf, indem ich zugleich die Hoffnung ausspreche, dass bei der Beratung in diesem Saale lokale Wünsche oder solche einzelner Interessentengruppen wenigstens nicht allzusehr in den Vordergrund geschoben und dadurch das Gelingen des Ganzen erschwert werde.

**M. Gaudard**, rapporteur français de la majorité de la commission: C'est presque une séance solennelle que celle qui nous réunit, car l'avenir économique de la Suisse est en jeu. Récemment encore on disait que la Suisse était divisée, on parlait du fossé profond qui séparait la Suisse allemande de la Suisse romande. Je suis heureux de me lever pour prêter mon concours à ceux de nos confédérés de la Suisse allemande qui soutiennent comme nous le projet de loi du conseil fédéral.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que date le problème du rachat des chemins de fer, il s'est posé le jour même ou les chemins de fer sont nés; à ce moment déjà il a fallu l'intervention effective de l'état.

A l'origine l'état a renoncé chez nous à se charger de la construction des chemins de fer, mais il est intervenu cependant en concédant aux compagnies le droit d'expropriation et le monopole qui leur étaient nécessaires. En même temps la Confédération a posé une condition qui devait être la contre-partie de la concession de ces droits, c'est la possibilité du rachat qu'elle se réservait. Nous arrivons aujourd'hui à une échéance, qui ne se renouvelle pas tous les jours et devant laquelle le peuple suisse est obligé de se poser cette question primordiale: les chemins de fer sont-ils, oui ou non, un service public, pouvant être assimilé aux routes, aux postes, aux télégraphes et aux téléphones.

Lorsque l'on a construit les chemins de fer, on ne se doutait peut-être pas de l'extension que devait prendre ce mode de locomotion; aujourd'hui, nous nous trouvons en présence d'un fait accompli et nous devons constater, que le chemin de fer est aussi utile, aussi nécessaire que les routes que nos cantons établissent, c'est un mode de locomotion rendu indispensable par l'échange incessant de produits qui se fait entre les différentes contrées. Alors qu'autrefois les villes trouvaient dans leurs abords ce qui était nécessaire pour nourrir leur population et subvenir à ses besoins, aujourd'hui chaque contrée ne produit plus que ce qui lui rapporte; les conditions de notre existence économique se sont donc transformées et nous recevons de chaque contrée les produits que celle-ci considère comme le plus rentable de sa production agricole, industrielle et commerciale.

Pourquoi traiter les chemins de fer autrement que les routes, autrement que les postes et télégraphes, pourquoi voyons-nous nombre d'esprits s'insurger contre la dénomination de service public attribuée aux chemins de fer. Il est vrai que dans la presse il ne manque pas de plumes pour soutenir que l'entreprise des postes et télégraphes rendrait de plus grands services entre les mains de l'initiative privée, mais qui de nous regrette aujourd'hui l'unification qui a été opérée dans ce domaine et les progrès considérables que la Confédération y a réalisés? Il y a quelques années, lors de l'installation du téléphone, la Confédération a pris en main ce nouvel élément de la vie sociale en le considérant comme un service public; les chemins de fer ne peuvent-ils pas et à bien plus juste titre encore, être considérés comme un service public? Si nous en voulons la preuve, nous la trouverons dans l'intervention constante depuis nombre d'années de l'autorité fédérale auprès des compagnies de chemins de fer. Pendant longtemps les compagnies de chemins de fer ont été abandonnées à elles-mêmes. Le contrôle de l'autorité n'a pas eu à intervenir ou ne s'est exercé que sous une forme anodine; à cette époque les chemins de fer végétaient et leur produit était minime, puis nous voyons la Confédération agir au nom de l'intérêt public et l'entreprise des chemins de fer est bouleversée, les progrès se succèdent et les intérêts du public sont efficacement défendus. C'est une lutte de tous les instants entre les compagnies qui défendent les intérêts privés de leurs actionnaires et la Confédération qui soutient les intérêts du public. Depuis plusieurs années nous assistons à cette lutte qui se renouvelle constamment et à propos de tout.

Est-il conforme à l'intérêt public de continuer cette lutte, de l'accentuer même en déclarant que

les intérêts du public ne sont pas assez considérables pour envisager les chemins de fer comme service public et qu'il vaut mieux laisser à des compagnies privées le soin de les exploiter? Je ne le crois pas; il me semble que le moment est venu pour la Confédération de prendre en main cet élément de la prospérité publique.

Du reste que nous servirait-il d'attendre pour racheter les chemins de fer, le moment n'est-il pas favorable? Les droits du public sont incontestables et incontestés! Sans doute il est des gens qui s'insurgent contre cette perspective; ils disent: Pendant longtemps les compagnies ont eu à supporter de mauvais exercices, il n'est pas juste de leur reprendre leur réseau lorsque l'avenir leur sourit.

Est-ce là le véritable terrain sur lequel doit se poser la question? Le peuple ne s'est-il pas dès l'origine réservé le droit de reprendre à époques fixes l'exploitation des chemins de fer et ce droit peut-il céder le pas à l'intérêt privé des actionnaires? Ne savons-nous pas par la statistique ce que valent les chemins de fer aujourd'hui, est-ce que nous nous engageons sur le terrain de l'inconnu ou du connu? Les efforts qui sont faits par les compagnies pour résister au droit du public ne sont-ils pas la meilleure preuve que l'affaire est bonne pour celui-ci? Les intérêts du public ne sont-ils pas les seuls que nous devons représenter à l'exclusion des intérêts personnels qu'ont créés les concessions et le contrat sur lequel nous nous fondons pour revendiquer le respect de droits qui nous appartiennent?

Si nous attendons nous savons ce qui nous est réservé, nous allons au devant d'une période de prospérité croissante pour les chemins de fer, et dans 15 ans, lorsque le problème se posera de nouveau et que le rachat sera voté, il faudra y consacrer une somme bien plus grande que celle qui est nécessaire aujourd'hui. Cela serait-il conforme à l'intérêt du public, du commerce, de l'agriculture, de l'industrie suisse, du pays tout entier? Attendrons-nous une autre échéance, alors que les pays qui nous environnent auront obtenu le retour des chemins de fer à l'état, soit à l'aide des concessions, soit à l'aide du rachat de gré à gré? Ne savons-nous pas que d'ici à 50 et quelques années la France deviendra propriétaire de ses lignes sans bourse délier? Comment défendre alors les intérêts économiques de notre pays lorsqu'il sera exposé à une ingrate et permanente lutte de tarifs qui paralysera l'existence du commerce, de l'industrie et de l'agriculture de la Suisse?

Tel est l'avenir que nous avons devant nous et nous croyons pouvoir dire que le moment est bien choisi pour faire usage du droit que la Confédération s'est réservé.

On se place, il est vrai, sur le terrain constitutionnel, on nous dit: Halte là! La constitution ne vous accorde pas le droit que vous revendiquez! C'est presque, on peut le dire, une interprétation judaïque de la constitution, car ceux-là mêmes qui prétendent que la Confédération n'a pas le droit de racheter les chemins de fer sans modifier la constitution fédérale admettent qu'elle a le droit d'en construire en vertu de l'art. 23 qui dit: «La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.»

Quelle différence feriez-vous entre un citoyen qui aurait le droit de construire et celui qui aurait le

droit d'acheter une maison? Si l'on a le premier, ne doit-on pas a fortiori avoir le second? Si l'on combine les art. 23 et 26 de la constitution on doit reconnaître que la Confédération est dans son droit. Elle avait le droit à l'origine de construire les chemins de fer elle-même ou de les concéder sous certaines conditions, et c'est précisément l'une de ces conditions qui fait l'objet de toutes les concessions, celle du rachat. Qui peut le plus, peut le moins, n'avons-nous donc pas le droit de nous servir aujourd'hui de ce privilège qui appartient à la Confédération? Sans cela que deviendrait la possibilité du rachat? Un véritable leurre! On ne peut pas nous combattre sérieusement sur ce terrain.

L'intention du législateur est nettement définie par les recès fédéraux. L'art. 21 de la constitution de 1848 est l'équivalent de l'art. 23 de la constitution actuelle et il a été rédigé en termes qui permettent la construction et l'exploitation des chemins de fer.

Quant aux avantages du rachat ils sont suffisamment énumérés dans le message du conseil fédéral, ils résultent du reste du but que l'état poursuit. Les progrès qui ont déjà été obtenus ne l'ont été que grâce à l'intervention de l'état. L'état a constamment demandé aux compagnies d'améliorer leurs services; or, si les actionnaires se sont trouvés suffisamment puissants pour améliorer le service des chemins de fer dans l'intérêt public, je ne doute pas que les autorités de la nation soient également assez puissantes pour faire marcher les chemins de fer dans la même voie et leur faire, au nom du public et non plus à celui des actionnaires accomplir des progrès.

Actuellement nous vivons sous le régime de la bigarrure des tarifs, tous les réseaux nous traitent différemment; le Central n'a pas les mêmes prix que le Jura-Simplon ou le Gothard. C'est sous le régime des intérêts opposés que l'industrie et le commerce ont dû vivre jusqu'à présent. Et l'agriculture a été particulièrement négligée. L'unification ne serait-elle pas un progrès dans le domaine des chemins de fer, n'a-t-elle pas pour but de supprimer les frontières cantonales, de renverser les petites barrières que les intérêts privés ont cherché à établir au bénéfice de telle ou telle contrée.

Le conseil fédéral a exposé surabondamment quel était le but du rachat, ce but est la réduction des tarifs qui ne peut être atteinte que de cette manière.

Les compagnies se procurent à un taux élevé les capitaux qui leur sont nécessaires et leur but est d'assurer à leurs actionnaires un bon rendement de leurs capitaux. Je ne critique pas les compagnies, elles ont été créées pour cela; le but de l'actionnaire n'est pas de faire un sacrifice au public, mais de faire produire le plus possible à ses capitaux. Voilà sous quel régime nous sommes aujourd'hui, si vous estimez que tout soit pour le mieux, les compagnies pourront continuer la même ligne de conduite que par le passé. La Confédération d'autre part peut se procurer à un taux modeste, les capitaux nécessaires au rachat et d'après les calculs qui ont été faits elle pourra en 60 ans amortir ces capitaux.

On nous objecte, il est vrai, que c'est une somme énorme à emprunter et l'on agite devant vous l'épouvantail d'une dette d'un milliard. Mais est-ce un emprunt infructueux, est-ce une somme engloutie? La Confédération ne trouvera-t-elle pas des capitaux

aussi bien que les compagnies, son crédit, est-il inférieur à celui des compagnies? On nous dit: La finance se coalisera contre vous, mais quand a-t-elle refusé de prêter à notre pays? son crédit, n'est-il pas supérieur à celui d'autres pays plus grands et plus endettés qui cependant ont trouvé les ressources dont ils avaient besoin dans des moments critiques? La Suisse est prospère, la finance ferait une bonne affaire en lui prêtant, pourquoi éprouverait-elle des difficultés à se procurer la somme dont elle a besoin? Les capitalistes ne sont pas si mauvais, tout ce qu'ils demandent c'est de placer leur argent d'une manière sûre et à cet égard la Confédération offre d'autres garanties que les compagnies ne peuvent le faire.

On nous objecte encore que ce n'est pas en Suisse que nous trouverons les ressources nécessaires et que l'emprunt nous rendra tributaires de l'étranger. Je crois que les prêts et les emprunts sont un échange de bons procédés qui se produisent tous les jours. Les capitalistes ne mettent pas tous leurs oeufs dans le même panier et ils aiment à placer leur argent dans différents pays pour équilibrer leurs risques. Du reste où se trouve actuellement le capital de nos chemins de fer? Surtout à l'étranger! Pourquoi donc serions-nous plus inquiets demain que nous ne le sommes aujourd'hui? Notre pays en outre, est-il sans ressources et ne voyons-nous pas nombre de Suisses exporter leur argent dans des entreprises ferrugineuses étrangères? Cet argent ne sera-t-il pas aussi bien placé entre les mains de la Confédération et pour soutenir ses chemins de fer?

On a encore parlé du taux de l'intérêt, ce taux, dit-on, s'élèverait en présence d'une demande aussi considérable. Je ne crois pas que nous devions avoir des inquiétudes à cet égard, le taux de l'intérêt diminue d'année en année, tous les 10 ans à peu près il se produit une baisse nouvelle, on ne pourrait citer une période un peu prolongée où le taux de l'intérêt se serait élevé dans notre pays. L'emprunt se fera en 1903, aujourd'hui le taux usuel est 1 3/4 %. Ne sommes-nous pas certains tout au moins qu'à cette date le taux ne sera pas plus élevé qu'aujourd'hui? Le fait que l'emprunt des chemins de fer pour lequel il est payé 3 % est au dessus du pair, n'est-il pas la preuve que nos emprunts inspirent toute confiance au public financier? J'ai la confiance qu'en matière de prêts le taux de l'intérêt tendra à baisser encore et peut-être en 1903 pourrions-nous obtenir un taux plus avantageux que celui qui est exigé aujourd'hui. Ne voyons-nous pas la France à la veille de convertir en 2 1/2 % une partie de sa rente? Ne trouverons-nous pas un grand nombre de capitalistes heureux d'apporter leur contribution à une oeuvre de notre pays dont la rétribution est plus large?

On a invoqué l'argument de l'injustice que l'on commettrait envers les actionnaires; au conseil des états on a dit: Donnez 100 millions de plus et le fossé sera comblé et nous pourrions en conscience voter le rachat.

Est-ce bien là le véritable terrain sur lequel doit être placée la question? En avons-nous le droit? Du reste nous avons été bien étonnés d'apprendre de la bouche de l'honorable chef du département des chemins de fer que les différences de calcul entre la Confédération et les compagnies n'atteignent que le chiffre de 50 millions, sur une opération si gigantesque, et alors que les intérêts les plus opposés

sont en présence, que le vendeur veut retirer le plus et l'acheteur donner le moins d'argent possible, lorsque sur une somme d'un milliard il n'y a que 50 millions d'écart on peut vraiment dire que l'on est près de s'entendre.

Il est un autre danger que l'on signale; on dit: Vous allez couvrir le pays d'une armée de fonctionnaires, il faudra vraiment être fonctionnaire pour vivre! Mais quels fonctionnaires aurons-nous de plus que sous le régime des compagnies actuelles? Tout au contraire c'est une diminution et non une augmentation qui doit se produire, car aujourd'hui nous avons le contrôle du contrôle, tandis que plus tard on peut espérer qu'un contrôle suffira. N'avons-nous pas déjà les employés des postes, des télégraphes, des téléphones, le jour où ils seront employés de l'état les cheminaux seront-ils plus dangereux qu'aujourd'hui? Seront-ils plus dangereux parce qu'ils seront au service du pays? Au contraire, si un devoir s'impose à eux, c'est celui de servir l'intérêt du pays et non tel ou tel intérêt privé. N'avons-nous pas vu tout récemment les justes réclamations d'une quantité d'employés de chemin de fer de l'un de nos grands réseaux ne recevoir aucune satisfaction par la résistance d'une personnalité puissante qui défendait des intérêts privés? Voilà le danger du régime actuel; il a fallu l'influence efficace et pacificatrice du conseil fédéral pour amener la fin d'un conflit qui aurait mis une ville importante de la Suisse à la merci d'un seul personnage et l'aurait privée de tout ce qui lui était nécessaire.

A côté de cet argument on parle aussi d'une atteinte portée au principe fédératif. Sur ce terrain nous qui nous posons en fédéralistes nous ne craignons pas la discussion. S'il s'agissait de donner au pouvoir central une compétence absolue, sans contre-poids, violant le principe qui est à la base de notre constitution et de notre histoire, nous ne serions pas partisans du rachat, mais c'est tout le contraire qui est vrai et nous croyons que jamais un progrès ne s'est présenté avec les mêmes garanties que le rachat des chemins de fer au point de vue fédéraliste. J'en donnerai la preuve.

Quelle est la compétence des cantons en matière de chemins de fer? Ils n'ont pas la mission d'acheter le réseau des chemins de fer sur leur territoire, ce serait la négation du progrès dans un domaine où l'unification est un dogme. Les cantons ont aujourd'hui le privilège d'élire 2 ou 3 représentants au sein des conseils d'administration, de recevoir communication des horaires pour les soumettre à l'enquête publique.

Voilà le pouvoir des cantons en matière de chemins de fer, ce qu'ils perdent est peu de chose ou rien; qu'est-ce qu'on leur apporte en échange? Une organisation décentralisée, conforme au principe fédératif. Le conseil d'administration qui doit régir l'ensemble des chemins de fer suisses sera composé de 55 membres nommés: 25 par le conseil fédéral, 25 par les cantons 5 et par les conseils d'arrondissement qui eux-mêmes se composent de 15 à 20 membres dont 4 nommés par la Confédération et 11 à 16 par les cantons. Les cantons ont donc dans le conseil d'administration une représentation qui est plus que la contrepartie de celle du conseil fédéral et dans les conseils d'arrondissement les cantons règnent en souverains maîtres ou à peu près. Cela est du reste conforme à la politique suisse, c'est le sacrifice que

les fédéralistes demandent aux centralisateurs et cela est conforme non seulement aux nécessités politiques, mais aux idées économiques, parce que les représentants des cantons au sein des conseils sont les mieux placés pour faire connaître les désirs du public avec lequel ils sont en rapports quotidiens et dont ils défendent constamment les intérêts.

Voilà la décentralisation que nous apporte le projet et nous pouvons le recommander aux électeurs fédéralistes comme conforme à leurs intérêts et à leurs idées politiques.

En outre, avec 5 arrondissements on conserve des foyers de vie dans les différentes parties du pays et l'on respecte les droits acquis.

C'est donc de la décentralisation et le projet respecte tout ce que nous avons.

Je me permets maintenant de toucher en deux mots à l'éventualité du percement du Simplon. On a dit que la députation vaudoise avait marchandé son appui au projet contre l'assurance du percement du tunnel. Je proteste contre cette accusation, de même que mes collègues du conseil des états l'ont fait; le rachat des chemins de fer a toujours figuré dans le programme du parti radical vaudois. Ce projet nous a nécessairement appelé à examiner quelle serait la situation faite à l'oeuvre nationale que nous poursuivons depuis si longtemps. Nous savions que nous avions devant nous une puissante compagnie qui faisait son drapeau du percement du Simplon et nous estimions que le jour où la Confédération assumerait les droits de cette compagnie, elle devrait aussi en assumer les obligations. Nous devions donc être fixés sur ce point spécial et non sur les intentions du conseil fédéral que nous connaissons parce qu'il les avait manifestées dans son message. Nous n'avions pas d'inquiétudes de ce côté, mais nous avons demandé que l'affirmation loyale du conseil fédéral fût celle des chambres et du peuple suisse en cas de rachat.

Voilà ce que nous avons fait, nous n'avons rien demandé de plus que ce que l'on voulait nous donner, nous tenions simplement à préciser cette question pour mettre les électeurs à l'aise sur ce point. Le projet respecte de même le désir de la Suisse orientale; on est moins avancé là que chez nous, on ne sait pas quel est le projet qui recueillera l'assentiment général, mais la sympathie que la Confédération a montrée pour le Gothard, se manifestera de même pour la Suisse orientale quand elle se sera mise d'accord.

On a encore représenté notre travail comme une oeuvre politique; c'était un parti qui agissait dans son propre intérêt! Le rachat des chemins de fer une oeuvre politique! Quant à nous, nous disons qu'elle est économique au premier chef. Il serait assurément curieux si c'était une oeuvre politique de la voir entre les mains que vous savez. C'est le chef autorisé de la droite catholique qui est le père de la loi; c'est le représentant attiré du centre, l'économiste distingué que vous connaissez, qui vient aujourd'hui préconiser le projet devant les chambres fédérales, lui, chef d'une école qui a passé pour trop prudente jusqu'ici, et qui affecte quelquefois à l'égard de la liberté individuelle des principes outranciers. Certainement il ne nous restait plus à nous, en qualité de fédéralistes vaudois, qu'à nous asseoir à la même table.

Si c'est là de la politique nous disons que c'est une bonne politique que celle qui trouve la droite catholique, le centre, la gauche et l'extrême gauche réunis dans le même but, poursuivant le même progrès dans l'intérêt du pays tout entier; nous disons que c'est une bonne politique que celle qui, rompant avec les cadres des partis, recherche l'union générale pour assurer l'avenir économique de la Suisse, et pour arriver au succès, nous voudrions voir la concentration de tous les éléments progressistes du pays. Il faut abdiquer les prétentions exagérées des centralisateurs comme celles des cantonalistes et ce n'est qu'au moyen d'une action collective que nous pourrions arriver au résultat que nous désirons.

Ce n'est pas tout, en effet, d'être fédéraliste, il faut être aussi progressiste et si l'autorité des cantons venait constamment entraver l'action de la Confédération, nous aboutirions à la négation de tout progrès. Or, le peuple suisse est progressiste, il ne peut pas toujours répondre négativement et si nous lui présentons une oeuvre de transaction, nous avons la confiance qu'il sera d'accord avec ses mandataires.

Notre siècle a été appelé le siècle de la démocratie; c'est un nom qu'il a mérité, surtout dans notre pays, qui a marché à la conquête de la liberté politique et individuelle; le siècle qui vient sera peut-être celui de la solidarité dans la démocratie, solidarité qui unira les démocrates dans la poursuite de certains buts communs pour lesquels les forces individuelles sont insuffisantes et ne présentent pas toutes les conditions désirables. Il faut que la liberté économique suive la liberté politique, c'est un devoir que nous impose l'art. 2 de la constitution lorsqu'il dit que la Confédération a pour but d'accroître la prospérité commune des confédérés.

Le projet qui nous est présenté a pour but d'accroître la prospérité commune des confédérés, dans ces conditions nous pouvons nous y associer en toute confiance et avec la conscience d'avoir accompli notre mandat pour le bien du peuple suisse.

**M. Kuntzen:** La minorité de la commission vous propose de ne pas entrer en matière sur le projet du conseil fédéral. Comme membre de la minorité, permettez-moi de vous présenter brièvement les considérations qui me paraissent justifier cette proposition.

Je ne referai pas l'historique des chemins de fer, celui-ci est connu, il a été fait au conseil des états et ici même ce matin. Un fait est certain, c'est que le rachat va transformer tout l'état de choses existant. Créés par les sociétés privées et exploités par celles-ci, les chemins de fer vont passer entre les mains de la Confédération. Leur exploitation, on l'a dit, va devenir un service public. Devant une innovation si importante, nous avons le droit de rechercher quels sont les motifs impérieux, les considérations majeures qui imposent la transformation des chemins de fer. J'examinerai donc quels sont les motifs que l'on nous indique à l'appui du projet de loi.

Tout d'abord je voudrais écarter du débat une considération que le rapporteur français de la commission a fait dominer; le rachat des chemins de fer, a-t-il dit, est une oeuvre nationale et progressiste.

Certainement, ce que nous faisons ici est toujours national, mais le rachat tel qu'il nous est présenté est-il vraiment une oeuvre si grandiose qu'on nous le dit? En quoi consiste-t-il? En ceci qu'il transfère des compagnies privées à la Confédération la propriété des chemins de fer, qu'il ne s'agit pas de créer, mais qui existent déjà. Le projet du conseil fédéral embrasse le réseau des 5 grandes compagnies, mais ces lignes existent déjà, on ne nous fait pas entrevoir un développement de notre réseau, aucune communication nouvelle n'est offerte au commerce et à l'industrie. En reprenant les chemins de fer, la Confédération ne nous promet pas la construction d'un kilomètre de plus que ce que nous possédons déjà. Tout ce qui sera modifié, c'est la propriété et l'exploitation des chemins de fer; je dis donc qu'à ce point de vue, sous le rapport de l'étendue du réseau, aucun changement, aucun progrès ne sera réalisé par le fait du rachat.

Mais on nous fait entrevoir que le rachat deviendra la cause d'avantages plus grands encore, diminution des tarifs, unité d'exploitation plus complète. Sur ces points les opinions sont partagées et l'expérience seule démontrera si les promesses que l'on nous fait aujourd'hui seront tenues.

Je dis donc que ce n'est pas à une grande oeuvre nationale et progressiste que nous faisons opposition. C'est à tort que l'on cherche à nous représenter comme les ennemis de la création d'une oeuvre nouvelle suisse. Je comprends que l'on parle d'oeuvre nouvelle lorsqu'il s'agit des assurances; nous nous trouvons là en présence d'une oeuvre gigantesque et d'une organisation absolument nouvelle pour le peuple suisse, mais en ce qui concerne les chemins de fer, je ne vois aucune nouveauté, pas même une augmentation de ce qui est.

Quels sont les motifs impérieux qui, dans la situation présente, commandent de transporter des sociétés privées à la Confédération la propriété des chemins de fer?

On dit: Les chemins de fer sont aujourd'hui des routes et doivent leur être assimilés. La comparaison n'est pas exacte. Lorsque l'état ouvre des routes, celles-ci rentrent dans le domaine public, tout le monde peut y passer. En sera-t-il de même pour les chemins de fer? Pourrez-vous librement les utiliser? Non! Il faut un billet pour y passer. Point d'argent, point de place.

Du reste, la nécessité de transporter à la Confédération la propriété des chemins de fer envisagée comme routes a-t-elle été conçue par le conseil fédéral? D'après le message, je constate que la question a été étudiée par le conseil fédéral à la suite d'une motion présentée par M. Curti et consorts. C'est cette motion qui a créé la nécessité dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui de changer le mode d'exploitation des chemins de fer. Déjà aujourd'hui la Confédération intervient pour les horaires, pour la fixation des tarifs, elle cherche à réaliser l'unité de transport. Lorsque les intéressés ont quelque changement, quelque réforme à solliciter en matière de chemins de fer, ils peuvent aujourd'hui s'adresser à une autorité supérieure et le dualisme que l'on a représenté comme fâcheux entre la Confédération et les chemins de fer a au contraire déployé d'heureux effets. Les droits des intéressés ont été sauvegardés parce qu'ils ont pu s'adresser à une autorité supérieure désintéressée. On a dit: Les routes ne peuvent pas

être un service concessionné. En ce qui concerne les postes, au moins dans mon canton, la plupart des services des voitures postales sont concessionnés. Ce n'est pas la Confédération qui fait elle-même ce service. En matière de chemins de fer, si la Confédération conserve la haute main qu'importe, que l'exploitation soit faite par une entreprise concessionnaire?

La grande question en ce qui concerne le rachat, c'est l'espoir de voir réaliser des améliorations sensibles dans le service d'exploitation. Si je voulais m'arrêter sur ce point, je pourrais mettre en relief tout ce que les compagnies ont fait dans l'intérêt des voyageurs, pour faciliter le transport des marchandises, unifier le tarif, les horaires, je pourrais insister sur le nombre de kilomètres construits par l'industrie et les capitaux privés, mais cela me paraît inutile. M. le président de la commission, partisan du rachat des chemins de fer, nous a lui-même démontré les bienfaits de l'exploitation des chemins de fer par les sociétés privées: il a exposé ce qui a été fait jusqu'à ce jour et a terminé en disant que les chemins de fer suisses étaient à la hauteur de ceux des pays environnants.

En présence de cette situation peut-on espérer des améliorations si sensibles par le fait du rachat? Les espérances qui se manifestent à cet égard se basent sur la circonstance que l'unité de l'exploitation des chemins de fer par la Confédération permettra de faire des économies et de consacrer ainsi plus d'argent aux réformes à faire et en second lieu d'introduire des tarifs plus réduits.

Est-ce que vraiment l'exploitation des chemins de fer par la Confédération aura pour résultat la réalisation d'économies? En examinant de près le message, j'ai retenu ce point que l'unité d'exploitation concerne uniquement la suppression des décomptes entre les compagnies et la diminution des employés dans les gares utilisées par divers chemins de fer. L'économie provenant de ce chef ne sera certainement pas considérable. D'un autre côté, n'y a-t-il pas à craindre des exigences nouvelles de la part des employés, relativement à leur salaire?

Du reste, est-il bien sûr que ce résultat sera atteint? Le conseil fédéral, dans les études qu'il avait faites dans ce domaine, était arrivé à la conviction que l'exploitation des chemins de fer au moyen de trois directions d'arrondissement était suffisante. Que s'est-il passé dès lors? Des revendications se sont produites. On a aussitôt donné satisfaction aux intéressés. Pourquoi? Pour ne pas compromettre l'oeuvre. De semblables exigences ne s'élèveront-elles pas plus tard et pour les satisfaire ne faudra-t-il pas faire d'autres sacrifices?

On parle encore de l'économie que permettront de réaliser des achats faits en grand; le message insiste plusieurs fois sur ce point. Cet espoir a été mis à néant par la décision qui a été prise par la commission du conseil. En particulier du côté de la Suisse romande, on a dit: Ne compromettez pas la vie économique de certains cantons, n'étouffez pas les foyers d'activité, laissez aux conseils d'arrondissement le soin de faire les achats jusqu'à une somme considérable. On a répondu favorablement à ces réclamations. Que devient la perspective que l'on nous faisait entrevoir sur ce point? Elle c'est évanouie devant les propositions de la commission.

On a dit encore: L'exploitation des chemins de fer par la Confédération aura pour conséquence une réduction des tarifs. Les sociétés privées ne songent qu'à la spéculation. Hélas, on l'a déjà dit dans le premier rapport, les actionnaires n'ont pas touché de bien gros dividendes. Si vous relisez l'histoire de nos chemins de fer vous verrez les catastrophes financières qui se sont produites, et combien d'argent a été engouffré par les chemins de fer. Est-il juste de jeter constamment les mêmes accusations à la face des actionnaires qui ont construit les chemins de fer dans des conditions difficiles et les ont amenés à l'état où ils se trouvent aujourd'hui?

En matière de tarifs je me permettrai de rappeler que lorsqu'une concession de chemins de fer est accordée, l'assemblée fédérale fixe elle-même les tarifs. Si aujourd'hui encore il existe certains tarifs exagérés, ils n'existent que parce que les chambres l'ont voulu.

Du reste si réellement on estime que les tarifs pourront être abaissés dans la proportion que l'on indique, pourquoi ne pas insérer dans la loi la disposition si simple qui a été proposée au conseil des états, pourquoi ne pas déclarer que les tarifs actuels ne pourront en tous cas pas être dépassés? Le conseil a rejeté cette proposition, pensez-vous qu'après un vote semblable le public soit rassuré, pensez-vous qu'il puisse avoir une confiance absolue dans la déclaration qui lui est faite que les tarifs seront abaissés? C'était cependant une satisfaction bien facile à donner, si vraiment on est persuadé que l'exploitation par l'état doit avoir les conséquences que l'on promet.

En réalité, lorsque l'autorité fédérale sera seule à régler les tarifs, il sera bien difficile d'obtenir des diminutions de tarif. Nous avons le souvenir d'un moment où les finances fédérales étaient dans un état moins brillants qu'aujourd'hui. Il a fallu augmenter les taxes postales, exiger pour les établissements de télégraphe une subvention plus considérable des intéressés. Dès lors la situation a changé, mais malgré des réclamations réitérées on n'a pas encore obtenu la modification du tarif pour le transport des journaux.

Il en est de même pour les télégraphes. D'après la loi émanant des chambres, lorsqu'un bureau de télégraphes est ouvert, il doit être subventionné pendant 10 ans par le canton et la commune quelque soit le résultat financier obtenu. Ceci encore a été changé et les bureaux qui ne reçoivent pas un nombre déterminé de dépêches doivent être encore subventionnés par les intéressés et la commune.

Quand aujourd'hui on vient solliciter quelque réforme dans le domaine des postes et télégraphes, on vous répond que ce service rentre au nombre des recettes de la Confédération, recettes qui ne doivent par conséquent pas être exclusivement consacrées à l'amélioration du service, mais à tout l'ensemble de l'administration.

Je dis donc qu'en ce qui concerne les tarifs, les perspectives ne sont pas si riantes qu'on veut le dire; du reste, comme le message le dit lui-même, ces perspectives ne pourraient se réaliser que dans un temps éloigné.

Un autre motif que l'on invoque en faveur de la nationalisation, c'est que les actions de nos chemins de fer, pour un grand nombre, sont à l'étranger; nos routes nationales ferrées sont la propriété de



capitalistes étrangers. Il y a peut-être quelque chose de vrai, mais le mal n'est pas si grand qu'on le représente. Leur influence ne se fait pas sentir. Dans la compagnie du Jura-Simplon, par exemple, la Confédération possède 77,000 actions. Grâce à la loi sur le droit de vote des actionnaires, la Confédération peut toujours se présenter avec toutes ses actions. De plus, par les délégués qu'elle envoie dans le conseil d'administration, elle exerce une influence qui s'est révélée récemment encore au sein de l'assemblée des actionnaires du Jura-Simplon. Du reste, tous les chemins de fer sont sous le contrôle de l'autorité fédérale, celle-ci peut toujours intervenir lorsqu'une décision lèse les intérêts publics.

Je le demande, lorsque nos actions de chemins de fer seront transformées en rente d'état et que cette rente sera entre les mains de capitalistes étrangers, est-ce que, au moyen de jeux de bourse, ils ne pourront pas faire hausser ou baisser nos titres dont le cours ne sera plus qu'une image fautive du crédit de notre pays. J'estime qu'il y a plus de danger pour l'état, de se trouver débiteur de capitalistes étrangers, que de voir ces mêmes capitalistes propriétaires d'actions de chemins de fer sur lesquels il a le droit de commander. Ces raisons ne sont donc pas de nature à déterminer un vote affirmatif. D'autre part en voici quelques-unes qui ont plus d'importance à mes yeux.

La nationalisation des chemins de fer telle qu'on la comprend, constituera certainement une centralisation très grande et dangereuse au point de vue politique et fédéraliste.

Sous le rapport politique il suffit de faire observer que l'exploitation des chemins de fer par la Confédération va remettre au pouvoir central la nomination de plus de 20,000 employés; cette nomination se fait tous les trois ans et dans un état fédératif comme le nôtre j'estime que remettre un pouvoir pareil à l'autorité centrale constitue un grave danger.

Au point de vue fédéraliste il en est de même. Le rapporteur français de la commission a dit que nous faisons coopérer les cantons à l'oeuvre de l'exploitation des chemins de fer par le fait de représentants qu'ils posséderont dans le conseil d'administration. C'est vrai, mais dans la direction! C'est la direction qui sera tout dans les chemins de fer et de cette direction vous excluez absolument toute intervention des cantons. On peut être fédéraliste plus ou moins accentué, mais il arrive un moment où l'état canton étant privé de tous les attributs qui constituent sa souveraineté, vous ne pouvez plus dire, quel que soit le nom que vous conserverez, qu'il soit un véritable état, c'est une province et rien de plus. La nomination abandonnée aux cantons des chefs de province constitue-t-elle en soi un droit fédératif?

Non, cette nomination étant faite par le peuple, elle est démocratique, mais elle ne représente pas les idées fédéralistes.

A ce point de vue et pour ces considérations nous rejetterons l'entrée en matière, mais il y a un autre point qui, pour nous, est déterminant, c'est le prix du rachat.

En 1871, lorsque l'autorité fédérale nantit les chambres de la loi sur la comptabilité des chemins de fer, le conseil fédéral accompagnait le projet de loi d'un message dans lequel nous lisons entr'autres: «Pour compléter son réseau de chemins de fer, la

Suisse a encore besoin à un haut degré du crédit et le crédit exige avant tout le respect des droits acquis. Une atteinte portée arbitrairement à cette situation lèserait moins les entreprises existantes, mais bien plus fortement celles à venir. Sous ce rapport aussi, l'équité est la meilleure politique.»

On affirmait à cette époque que le respect des droits acquis était imposé, non seulement par esprit de justice, mais encore pour des raisons d'économie politique. Que fait-on maintenant de ces droits acquis? Nous voyons aujourd'hui que l'action du Central, appréciée à fr. 1000 en 1891, est estimée dans le message à fr. 543. 10.

Pour arriver à ce résultat et assurer à la Confédération un prix de rachat avantageux, on a créé la loi de comptabilité. Quel est le but de cette loi? En consultant le message, nous voyons à toutes les pages que la loi sur la comptabilité est faite dans le but de fixer un mode de comptabilité liant les compagnies. Cela est affirmé avec énergie aux pages 108 et 114. C'est sur les bases de cette oeuvre législative que les calculs ont été établis. Qu'est-il arrivé? Devant l'émotion publique, des hommes d'état, des jurisconsultes distingués ont élevé la voix. Alors on a fait au sein du conseil des états la déclaration que les tribunaux ne seraient pas liés par la loi sur la comptabilité, mais seulement par les concessions. Je suis heureux de cette déclaration, mais elle n'est pas suffisante. Si vous voulez donner une sanction à cette déclaration, il faut mettre une disposition à ce sujet dans la loi de rachat, il faut spécifier que la loi sur la comptabilité ne modifie pas les concessions.

Quelle est la conséquence des calculs que l'autorité fédérale a faits sur la base de la loi sur la comptabilité? D'après cette loi, le prix de rachat est évalué à 1,021,530,541 francs. Aujourd'hui, si l'on s'en tient aux clauses des concessions, ce prix est tout-à-fait changé et la différence sera de plus de 100 millions. Dans une oeuvre de cette nature, il ne doit pas subsister le moindre doute, il faut dire au peuple qu'à la somme d'un milliard indiquée il faut encore ajouter 100 millions.

Sur ce point nous sommes dans l'insécurité la plus complète, il est impossible de déterminer exactement quel sera le prix du rachat.

On nous dit: Pour trouver les ressources nécessaires au rachat, un emprunt sera facile; le taux de l'intérêt, très bas aujourd'hui, le sera plus encore dans 5 ou 6 ans.

Mais les conditions ne peuvent-elles pas changer d'ici là, est-on sûr que cet emprunt pourra se réaliser si facilement? C'est un gros point d'interrogation.

De même que les députés vaudois, les représentants du Valais ont un grand intérêt au percement du Simplon. En ce moment l'oeuvre paraît en bonne voie, on peut espérer que cette entreprise se fera dans un délai assez rapproché; la loi sur le rachat ne va-t-elle pas inquiéter et dans une certaine mesure empêcher la réalisation prochaine du percement du Simplon? A la demande de la députation vaudoise on a inséré un article 47 dans le projet de loi qui dit bien que la Confédération assume les engagements de la compagnie pour le percement du tunnel, mais cet engagement est subordonné à une condition, que les subventions stipulées soient versées. Dans l'état actuel des négociations, les subventions cantonales à l'oeuvre seront représentées par des actions. Dans certains cantons on a soulevé la question de savoir si la

Confédération rachetant les chemins de fer et s'engageant à construire le Simplon, remboursera aussi ces actions subventions?

Sur ce point un doute existe. La solution interviendra comment? Nous l'ignorons encore, c'est une grosse inconnue. Il est possible que les cantons, voulant sauvegarder leurs intérêts, demandent que leurs subventions soient conservées comme des actions. Si l'autorité fédérale, de son côté, exige ces subventions à fonds perdu, qu'arrivera-t-il?

L'oeuvre pourra être dans une certaine mesure compromise. Du reste avec l'interprétation que l'on donne aujourd'hui à la constitution, si les chemins de fer sont des travaux publics, la Confédération peut les continuer à ses frais. Pourquoi les cantons, alors qu'il s'agit d'un travail de cette nature, viendraient-ils au secours de la Confédération? Cela d'autant plus que l'on affirme que dans l'espace de 60 ans la Confédération, avec les économies faites sur les recettes des chemins de fer, arriverait à payer le milliard de dette!

Devant une entreprise aussi lucrative, aussi brillante, certains cantons auraient bien tort d'intervenir et de maintenir d'une manière si absolue le système des subventions. L'art. 47 n'offre donc pas les garanties que les intéressés à cette oeuvre ont droit de réclamer.

Je ne terminerai pas sans relever encore un point capital: la question constitutionnelle. A propos d'une question de cette importance, on est surpris de ne trouver dans la constitution aucun article net et précis donnant à la Confédération le droit d'acheter des chemins de fer, de les construire et de les exploiter. Pour établir la constitutionnalité du projet, il faut recourir à des interprétations. Cela paraît extraordinaire. En parcourant la constitution, nous ne rencontrons la mention de chemins de fer qu'à l'art. 26. Que dit cet article? «La législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération.»

Je pense qu'il ne viendra à l'idée de personne de soutenir que par ces mots: «la législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer» on veuille dire que la Confédération ait le droit d'acheter les chemins de fer, de les exploiter.

L'art. 23 de la constitution fédérale dit ceci:

«La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.»

Qu'on ne vienne pas dire devant ce texte que les chemins de fer constituent des travaux publics, que la Confédération par conséquent est compétente pour les racheter, les exploiter ou en construire.

Se pourrait-il qu'on ait compris sous cette dénomination «travaux publics» en 1874, lors de la révision de la constitution, nos chemins de fer, qu'on ait parlé dans un article spécial de ce qui concerne la législation des chemins de fer et qu'on n'ait pas inséré de dispositions relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins de fer par la Confédération? Non, certainement, cela ne me paraît pas possible. Mais l'article constitutionnel dit que la Confédération peut ordonner à ses frais des travaux publics, et dans le cas spécial, où la Confédération devrait-elle puiser ses ressources pour acheter des chemins de fer? Pas avec celles que lui offre la

constitution, mais dans les recettes provenant des taxes de transport. En vertu de quelle disposition constitutionnelle la Confédération puise-t-elle le droit de lever ces taxes? N'oublions pas que les chemins de fer une fois rachetés deviendraient un service public. Pour faire face à ce service, la Confédération veut prélever des taxes, comme elle le fait dans le domaine des postes et des télégraphes, etc. Mais pour ces derniers services, la constitution déclare que l'on peut imposer les taxes. Voici ce que nous disent à propos des péages les art. 28 et 30:

«Ce qui concerne les péages relève de la Confédération. Celle-ci peut percevoir des droits d'entrée et des droits de sortie.»

L'art. 30 nous dit de quelle manière ces droits doivent être levés et perçus.

L'art. 36 concerne les postes et télégraphes:

«Dans toute la Suisse, les postes et les télégraphes sont du domaine fédéral. Le produit des postes et des télégraphes appartient à la caisse fédérale.» Ainsi la constitution fédérale prévoit des services publics pour lesquels les autorités fédérales peuvent percevoir des taxes. En présence du silence de la constitution à l'égard des chemins de fer pourriez-vous, je me le demande, exiger des taxes analogues?

L'honorable rapporteur français de la commission vous a parlé du temps où les villes étaient entourées de murailles et où il fallait payer un droit de chaussée pour circuler sur les routes et voies publiques. A ce tableau, il a opposé les facilités de circulation de l'état actuel et de l'état futur. Il est vrai qu'il fut un temps où celui qui avait construit une route à ses frais, état ou commune, exigeait du passant qui l'utilisait un droit de péage. Après la nationalisation, il faudra aussi payer un droit, une taxe, le billet pour utiliser les routes nationales modernes, c'est-à-dire les voies ferrées.

En réalité, plus ça change, plus c'est la même chose.

Pour défendre la constitutionnalité du rachat, on invoque les concessions et le mot du rachat inscrit dans ces dernières. Pour autoriser les sociétés privées à utiliser le territoire, il fallait bien une déclaration du pouvoir public, c'est-à-dire une concession, laquelle devait renfermer les conditions de l'autorisation et fixer la durée de celle-ci. Bien imprudent aurait été le législateur qui aurait accordé des concessions à perpétuité; cela eût été contraire aux principes de notre droit public. Quant au mot rachat, il était également nécessaire de l'inscrire, afin que l'autorité gardienne des intérêts des générations présentes et futures ait pu à une époque donnée, et suivant les événements, un jour cesser le privilège de la concession. Enfin l'assimilation des chemins de fer aux travaux publics n'a jamais été admise dans les actes des autorités fédérales. Consultez les rapports de gestion du conseil fédéral, les budgets, les comptes d'état, toujours les chemins de fer ont fait l'objet d'une rubrique spéciale bien distincte de celle des travaux publics. En 1896 encore, le rapport de gestion parle des travaux publics dans un compte spécial. Les affaires des chemins de fer font l'objet d'un autre rapport. Ainsi l'autorité fédérale consacre une distinction essentielle entre les travaux publics proprement dits et les chemins de fer.

Au point de vue constitutionnel j'estime donc que le projet du conseil fédéral ne saurait être

accepté. Pour ces raisons je propose à l'assemblée de ne pas entrer en matière sur le projet de loi de rachat des chemins de fer.

**Benziger:** Die Frage, vor der wir heute stehen, ob wir den Privatbetrieb der Bahnen aufheben und zum Staatsbetrieb übergehen sollen, ob der Kündigungstermin benutzt werden soll und ob wir nach dem Konzessionsrecht oder nach den Verträgen oder auf dem Wege der Expropriation vorgehen sollen, ist von hoher Bedeutung und wir tragen die Verantwortlichkeit dafür, dass dem Bunde nicht eine allzu grosse Aufgabe zugemutet werde. Aber auf der andern Seite sind wir auch verantwortlich dafür, wenn der Zeitpunkt der Kündigung verpasst wird, wenn wir jetzt auf das uns reservierte Recht des Rückkaufes verzichten und wieder 15 Jahre warten müssen.

Die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen ist schon zu wiederholten Malen an uns herangetreten und es ist sicher, dass sie, wenn wir heute auf dieselbe nicht eintreten, wiederkommen wird. Die Stellung, die ich heute zu der Verstaatlichung der Eisenbahnen einnehme, ist eine andere als früher. Als im Jahre 1883 zum ersten Male über diese Angelegenheit verhandelt wurde, erfüllte uns die Auffassung des damaligen Bundesrates, nach dem Beispiele des Auslandes der Idee der Verstaatlichung zu folgen, mit hohem Respekte. Allein wir sind damals erschrocken, weil die Sache noch zu wenig vorbereitet war und wir durch die Gesetzgebung für den Rückkauf noch nicht gerüstet waren. Deshalb stimmte ich damals mit der Mehrheit für Nichteintreten, wozu mich auch die Verfassungsartikel, auf die ich noch zu sprechen komme, mit veranlassten.

Im Jahre 1887/88 trat die Frage in anderer Form neuerdings an uns heran. Es handelte sich nur um die Verstaatlichung der Nordostbahn. Die meisten Mitglieder unserer Räte, und mit ihnen auch ich, hatten nicht den Mut, für die Verstaatlichung einer Eisenbahngesellschaft zu stimmen, die damals gerade eine bedeutende Krisis durchmachte. Dazu kam noch, dass die Frage eine schwierige war, wie es sich mit den Verpflichtungen der Nordostbahn gegenüber den sog. Moratoriumslinien verhalte.

Im Jahre 1891 kaufte der Bundesrat bei Anlass einer glücklichen Fusion der westlichen Bahnen eine Anzahl Jura-Simplonaktien auf. Dieser Aufkauf konnte keinen andern Zweck haben, als sich mehr oder weniger die Mehrheit der Stimmen zu sichern und auf den Rückkauf zu tendieren. Ich persönlich war damals wegen der Verfassungsartikel, auf die ich noch zurückkommen werde, damit nicht einverstanden. Ich war aber verwundert, dass die meisten meiner politischen Freunde die Sache anders auffassten und in jenen Verfassungsartikeln kein Hindernis für den Ankauf der Jura-Simplonaktien erblickten.

Als es sich später um die Erwerbung der Centralbahnaktien handelte, hätte ich, wenn ich hier gewesen wäre, sehr wahrscheinlich dagegen gestimmt. Ich war aber damals in Amerika abwesend.

Heute habe ich eine andere Auffassung von der Sache und ich möchte Ihnen kurz die Gründe auseinandersetzen, die mich veranlassen, nunmehr den

gegenteiligen Standpunkt einzunehmen. Ich bedaure es lebhaft, dass ich heute voraussichtlich mit einem Teil meiner politischen Freunde in Widerspruch kommen werde, mit denen sonst so viel als möglich einig zu gehen mir Freude macht. Ich habe die Einwendungen, die von ihnen erhoben werden, genau geprüft. Als solche werden namentlich geltend gemacht: 1. die Verfassungswidrigkeit; 2. das allzu grosse Anwachsen der Centralisation; 3. die Milliardenschuld und 4. die Verletzung des Privatrechtes.

Was den ersten Einwand, die Verfassungswidrigkeit anbelangt, so habe ich die Sache früher gerade so angesehen, wie Herr Kuntschen sie Ihnen eben geschildert hat. Ich habe auch geglaubt, dass die in Betracht kommenden Verfassungsartikel uns kein Recht zur Verstaatlichung bieten. Gestützt darauf, dass viele meiner Freunde die Sache anders auffassten, habe ich mir dieselbe etwas näher angesehen und bin nun zu einem andern Schlusse gekommen.

Zunächst fällt hier Art. 26 B. V. in Betracht. Dieser Artikel inkludiert das Recht des Bundes zur Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Es ist nun richtig, dass man auf den ersten Blick wünschen möchte, dass auch das Recht zum Besitz von Eisenbahnen angeführt sein sollte. Allein meine Auffassung geht dahin, dass die in der Verfassung genannten Punkte sich nur auf die Monopole beziehen. Das Recht der Gesetzgebung ist ein Monopol, das nur dem Bunde zukommt. Wenn man sagt, das Post- und Telegraphenwesen sei in der Verfassung mit ausdrücklichen Worten als Bundes Sache erklärt, so handelt es sich hier eben um ein Monopol. Bei der Rückkaufsfrage handelt es sich aber nicht um ein Monopol. Wir wollen heute nicht den Beschluss fassen, der Bund solle alle Eisenbahnen an sich ziehen und den Privaten keine mehr überlassen, sondern wir verlangen nur, dass der Bund wie die Privaten Eisenbahnen acquirieren und betreiben könne. Aus den spätern gesetzgeberischen Erlassen und namentlich aus dem zweiten Baugesetz von 1872 geht doch deutlich hervor, dass der Bund sich in den Konzessionen das Recht des Rückkaufes und damit auch des Betriebes vorbehalten hat. Denn man kann doch nicht sagen, dass der Bund eine Bahn nur zurückkaufen könne und sie dann wieder verkaufen müsse. Das hätte doch keinen Zweck.

Was den Art. 23 B. V. anbelangt, so ist derselbe eben entstanden, bevor die Eisenbahnfrage die Bundesbehörden beschäftigte. Derselbe stammt aus dem Jahre 1850 und erst im Jahre 1852 kam die Frage zur Entscheidung, ob die Bahnen in ihrem Beginne verstaatlicht werden oder ob sie in Privateigentum übergehen sollen. Ich habe bereits in der Kommission erklärt, dass mir das Auftreten der damaligen Bundesräte, die den Mut hatten, an die Verstaatlichung der Eisenbahnen zu denken, gewaltig imponiert. Ich habe damit nur andeuten wollen, dass auch jener Weg hätte betreten werden können und dass wir so auch vorwärts gekommen wären, wenn vielleicht auch in etwas langsamerer Weise und unter denselben Schwierigkeiten, welche den Privatbahnen entstanden sind. Dass der Entscheid damals anders ausgefallen ist, hat wohl auch seine guten Gründe gehabt. Am meisten leuchtet mir der Grund ein, dass man der damals noch nicht so reich ent-

wickelten Schweiz das Kapital, das Industrie und Handel nötig hatten, nicht entziehen wollte.

Der Art. 23 hat dann auch bei der Subvention an die Gotthardbahn vom Jahre 1878 und bei der Unterstützung der Monte-Cenero-Bahn grosse Verwertung gefunden. Ich glaube also, dass, wenn es auch wünschbar wäre, dass das Recht des Bundes zum Betrieb der Eisenbahnen in der Verfassung etwas deutlicher ausgesprochen wäre, dasselbe nicht nur im Art. 23 enthalten, sondern auch durch die Subvention von 1878 deutlich präjudiziert ist.

Als weiterm Einwand gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen begegnen wir der Furcht vor der Centralisation. Ich bin auch sehr dafür, dass man den Kantonen, soviel sie bewältigen können, überlasse. Aber ich freue mich auch des grossen Bundes, der sich so entwickelt hat, dass er für die Lösung grosser Aufgaben eintreten kann, wo die Kantone nie oder nur ungenügend zu helfen im Stande wären. Wir haben einige Kantone wie Bern, Neuenburg etc., welche für die Eisenbahnen Namhaftes geleistet haben. Andere Kantone aber sind dazu nicht fähig. Der Bund ist also der einzig Berufene, die Verstaatlichung der Bahnen vorzunehmen. Und wenn einzig der Bund die Lösung dieser grossen Frage ermöglichen kann, so begreife ich nicht, wie man zu sehr von Decentralisation sprechen kann. In der Vereinigung der verschiedenen Bahngesellschaften in eine einzige liegt eine gewisse Kraft, Hoffnung auf Ersparnisse und friedlichere Verhältnisse und ich sehe darum nicht ein, warum man gegenüber dieser Centralisation so ängstlich ist.

In Bezug auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist uns das Ausland als Vorbild vorangegangen. Man kann freilich sagen, wir seien unser eigener Meister und können unsere eigenen Wege gehen. Allein das trifft nirgends weniger zu als in Eisenbahnsachen. Da müssen wir die Wege gehen, welche die Umgebung uns vorzeichnet. Italien und Oesterreich haben mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen begonnen. Eine Zeit lang gieng es nicht gut und sie haben dann den Versuch mit den Privatgesellschaften gemacht. In Italien, Oesterreich und Frankreich mussten sie die Bahngesellschaften mit bis auf 4 Milliarden unterstützen. Da sagten sie sich: Wenn wir die Privatbahnen in dieser Weise unterstützen müssen, damit sie existenzfähig sind, wollen wir lieber eigene Staatsbahnen. Bei uns ist es mehr oder weniger auch so gegangen. Wenn wir auch sagen können, dass die Eisenbahngesellschaften ihre hohen Verdienste haben, so ist doch auch eine Zeit gekommen, wo sie durch zu rasches Ansammeln von unrentablen Linien in arge Verlegenheit kamen. In diesen schwierigen Momenten haben sie dann doch dem Bund direkt oder indirekt die Ehre erwiesen, ihn anzufragen, ob er sie nicht aus der Notlage befreien wolle, was dann auch geschehen ist.

Ich komme auf einen weitem Einwand, den Viele mit grosser Aengstlichkeit vorbringen und mit Bezug auf welchen ich frei erkläre, dass ich auch nicht ohne Angst war. Er betrifft die sogenannte Milliardenschuld. Ich bin mir aber klar geworden, dass wir für die Verschuldung, in die wir da geraten, einen Gegenwert haben. Wenn ein Privater für Fr. 100,000 oder für Fr. 500,000 ein Hotel kauft, so begiebt er sich vielleicht seines Barvermögens, er wirft aber die Summe nicht aus, um sie zu verlieren, sondern in der Hoffnung, sie reichlich wieder-

zufinden. Wenn wir die Bahnen übernehmen, so müssen wir ebenfalls die Hoffnung haben, dass, wenn auch schwere Zeiten an uns herankommen, wie bei jedem Geschäfte, doch eine Zeit kommen muss, wo sich eine Rendite zeigt. Und wenn Sie sagen, es können auch Zeiten kommen, wo der Besitz der Bahnen den Bund in Verlegenheit bringen kann, so sage ich: nein, das bezweifle ich doch etwas. Der Bund hat über die Tarife zu verfügen und es ist nicht gesagt, dass er sie nur reduzieren könne, er kann sie im Notfall auch erhöhen, um auf diese Weise eine vorübergehende Krisis zu bewältigen. In Bezug auf die Milliardenschuld fürchte ich nur den Art. 667 des Obligationenrechts. Da wäre es freilich fatal, wenn keine Verständigung getroffen werden könnte und die Aktien und Obligationen auf einen Tag fällig würden. Allein wir haben eine Kündigungszeit von fünf Jahren und während dieser Zeit können wir uns mit den Obligationären verständigen. Es ist ja nach dem Obligationenrecht klar, dass die Aktien zurückgezogen werden können, ehe die Obligationäre befriedigt sind. Indessen rechnen wir auch mit der Gunst der Zeit. Wir befinden uns gegenwärtig in möglichst glücklichen Verhältnissen, sodass wir jetzt am ehesten an ein solches Unternehmen herantreten dürfen. Aber wir müssen auch mit dem Gottvertrauen an die Sache herantreten, dass uns der Schutz des Friedens bleibe.

Nun hat man auch von dem Schrecken der 20,000 Angestellten gesprochen. Ich bin ein alter Industrieller, aber ich habe mich immer gefreut, wenn ich statt ein-, zwei-, drei-, vier-, fünf- oder sechshundert, siebenhundert Arbeiter beschäftigen konnte. Je mehr desto lieber. Wir können uns, meine ich, nur freuen, wenn das Unternehmen einer möglichst grossen Anzahl von Angestellten ein angenehmes und sicheres Brot giebt. Ich glaube, dass diese Angestellten sich unendlich mehr freuen, als Staatsangestellte zu erscheinen und unter den Schutz und die Protektion des Staates zu kommen, denn als Angestellte der Privatgesellschaften weiter zu arbeiten, obwohl ihnen auch von diesen eine freundliche und artige Behandlung zu teil geworden ist. Man befürchtet, die im Staat regierende Mehrheit könnte politische Einflüsse ausüben. Mein Gott, steht es denn unter den Privatgesellschaften besser? Glauben Sie, Sie bekommen schwierigeren Verhältnisse? Ich glaube, Sie bekommen nach jeder Richtung bessere.

Ich habe auch oft sagen gehört, wir treten Privatreechten zu nahe. Allein es wäre doch kühn, wenn wir heute sagen wollten: dadurch, dass man 1852 die Eisenbahnen nicht verstaatlicht, sondern dem Privatbetrieb überlassen hat, haben wir uns des Rechts begeben, Bahnen zu betreiben und nur die Privaten haben ein bleibendes Recht dazu. Der Bund hat sein Recht in der Konzession und danach handelt er. Der Bundesrat hat der Verstaatlichung in den Rechnungsgesetzen vorgearbeitet. Diese bilden die Basis, auf welcher die Botschaft sich aufbaute. Wir können dem Bundesrate wahrlich keinen Vorwurf daraus machen, dass er in den Aufstellungen, die sich ja an die Vorschriften des Gesetzes halten, zu weit gegangen sei. Man kann sich ja fragen, ob es nicht klüger gewesen wäre, die Ausrechnung auf die Aktien zu verschweigen, als jeden Aktionär fühlen zu lassen, dass seine Aktie weniger Wert

hat, als er ihr als Spekulationspapier zuschrieb. Allein ich respektiere die Botschaft in hohem Masse, dass sie eine so offene und klare Darstellung der Verhältnisse gab; einmal musste die Wahrheit ja doch ihren Ausdruck finden.

Ich will nun noch rasch sagen, welche Hoffnungen und Erwartungen ich an die Verstaatlichung knüpfe. Der Bahnbetrieb wird dadurch, dass der Bund an die Stelle der Aktionäre tritt, eine grössere Selbständigkeit erhalten. Ich gehöre auch zu denen, welche bedauern, dass nicht das Schweizervolk die Aktien der schweizerischen Bahnen besitzt. Ich respektiere aber den gesunden Sinn unseres Volkes, welches die Obligationen für sich gewählt hat. Diese sind für ruhig denkende Leute die sicherere Anlage. Dadurch aber, dass die vorsichtigen Schweizer ihr Geld in Obligationen anlegten, giengen die Aktien ins Ausland. Zu welchen Unerquicklichkeiten dieser Aktienbesitz im Ausland führte, ist bekannt und Sie wissen auch, wie man 1895 das Stimmrechtsgesetz erliess, um dem Gebahren der Aktionäre zu steuern. Wenn nun an die Stelle der Aktie ein Rententitel tritt, der unkündbar ist, so ist das für die finanzielle Selbständigkeit des Landes gewiss von Nutzen.

Ich verspreche mir aber auch von der Einheit Vorteile und ich habe mit Hochachtung die 30 verschiedenen einlässlichen Punkte studiert, welche in der Vorlage aufgeführt sind und bei welchen durch die Vereinheitlichung Ersparnisse erzielt werden können. Es ist ja richtig; wenn wir den Mut hätten, nach der bundesrätlichen Vorlage nur drei Kreise zu schaffen statt fünf, so würden wir mit der Einheitlichkeit der Verwaltung noch grössere Ersparnisse machen. Die Mehrheit der Kommission hat indessen dem Ständerat beigestimmt und sich für fünf Kreise ausgesprochen. Was die Tarife anbelangt, so kann man sich auf den Standpunkt des Herrn Kuntschen stellen, man kann aber auch umgekehrt zu viel erwarten. Ich glaube, der Bund wird nicht so bald mit Tariferleichterungen kommen können. Aber das wird die Verstaatlichung mit sich bringen und das ist schon ein gewaltiger Vorteil, dass wir die Gleichstellung der Tarife haben, dass die grosse Ungleichheit der Tarife, wie sie jetzt besteht, verschwindet, und dass wir mit dem Ausland leichter und besser verkehren können. Auch im Reklamationswesen erwarte ich von der Verstaatlichung bessere Zustände. Jetzt beklagt man sich in dieser Beziehung viel.

Nun komme ich zur Hauptfrage. Wenn die Schweiz nicht zur Amortisation der Eisenbahnschulden übergeht, während in 50, 60 Jahren die Länder um uns herum in den unentgeltlichen Besitz der Bahnen gelangen, sodass sie ihre Tarife so ermässigen können, dass unsere Bahnen nicht mehr konkurrenzfähig sind, so werden die fremden Bahnen unsern Bahnen den Verkehr wegnehmen und unser Handel und unsere Industrie werden leiden. Dieser Satz ist, ich freue mich das konstatieren zu können, von allen Seiten als richtig anerkannt worden. Wir dürfen nicht zurückbleiben, sondern müssen suchen, dass unsere Bahnen in fünfzig Jahren ebenfalls schuldenfrei dastehen. Diese Amortisation ist unstreitig eines der schönsten Momente der Verstaatlichungsaktion. Wir müssen mit der Amortisation das erreichen, was den andern Ländern der Heimfall ihrer Bahnen geboten hat. Wir haben den

Heimfall der Bahnen bei uns nicht aufstellen können, ich will unerörtert lassen, warum — ob die Idee uns nicht gekommen ist, oder ob in den Räten die massgebenden Herren der Eisenbahngesellschaften so festen Fuss hatten, um in dieser Beziehung die Gesetzgebung nicht aufkommen zu lassen; ganz frei waren die Kammern nicht vom Einfluss dieser Eisenbahnherren, der ja freilich auch seine günstigen Seiten gehabt haben mag.

Bezüglich der Verstaatlichungsart stehen wir vor der Frage, ob wir, wie es die Vorlage will, konzessionsmässig zurückkaufen oder ob wir auf dem Wege des freihändigen Rückkaufs handeln sollen. Versuche mit dem freihändigen Rückkauf sind ja gemacht worden und sie sind gescheitert. Sie scheiterten bei der Centralbahn, wo die Behörden einstimmig für die Annahme des Vertrags waren. Der projektierte Austausch der beiden Valoren war annehmbar, aber als die Sache vor das Volk kam, wurde sie travestiert. Man sagte, die 1000, die man giebt, sind das Doppelte von den 500, die man erhält, und rechnete nicht, dass das Zinserträgnis der beiden Summen auf der gleichen Stufe bleibe. Wenn die Zeitungen eben alle Mittel anwenden, um etwas zu bekämpfen, so kann man solche Sachen erleben.

Heute bleibt uns wohl nichts anderes als der konzessionsgemässe Rückkauf. Aber es freut mich, dass es dem Bundesrat vorbehalten bleibt, auch den freien Vertrag anzuwenden. Es freut mich das deshalb, weil den Klagen Rechnung getragen werden kann, welche dahin gehen, man schütze die Privatrechte zu wenig. Ich hoffe, wenn einmal das Volk die Verstaatlichung angenommen hat, so wird die eine und andere Gesellschaft sich eher entschliessen, auf einen Vertrag einzugehen. Wenn aber auch das Procedere des konzessionsgemässen Rückkaufes befolgt werden muss, so tröstet mich denn doch das Eine: die Summe, die genannt wurde, ist kein fixes Bild. Ein Bild musste uns ja vor dem Entscheid geboten werden, damit wir wissen, wie ungefähr sich die Abrechnung gestalte. Dass nun die einen das gebotene Bild zu hoch, die andern zu niedrig taxieren, ist nicht zu verwundern. Aber beruhigend wirkt das Bewusstsein, dass, wenn Schwierigkeiten, Anstände entstehen, nicht wir den Entscheid über die Wertfrage zu fällen haben, sondern das Bundesgericht, von dem wir alle die Hoffnung haben, dass es seine bewährte Gerechtigkeit auch da wird walten lassen, um so mehr, als es ja gewiss allgemein der Wunsch des ganzen Schweizervolkes ist, dass man mit den alten Eisenbahngesellschaften in gerechter und loyaler Weise abrechne.

Was den Umfang der Verstaatlichung anbelangt, so wurde in der Kommission auch die Frage aufgeworfen, ob es nicht natürlicher wäre, alle normalspurigen Bahnen auf einmal zu acquirieren, anstatt nur die fünf Hauptbahnen, welche so viele Nebenlinien haben, die noch weit tiefer in der Bedeutung stehen als die Nebenbahnen. Die Anregung wurde gemacht und Sie erhielten dafür eine besondere Vorlage, aus der Sie erfahren, dass diese Erweiterung mit einer Mehrausgabe von 60 Millionen zu machen wäre. Was sagen 60 Millionen gegenüber der grossen Summe von einer Milliarde? Die Zeit ist indessen vorgeschritten und wir begreifen, dass der Bundesrat sich nicht mehr im letzten Augenblick durch neue Pläne stören lassen will. Wir

fügen uns der Mehrheit der Kommission und trösten uns mit der in der ständerätlichen Vorlage ausgesprochenen Beachtung der Nebenbahnen. Der Bund wird die Nebenbahnen, wenn die Hauptbahnen verstaatlicht sind, mit Schonung behandeln, damit sie lebensfähig sein können. Er kann sie natürlich als Grossbesitzer auch an sich ziehen.

Ich will Sie nicht mehr hinhalten. Ich hätte zwar noch ein Wort über die Steuerfrage zu sagen, weil dieser Punkt meinen Heimatkanton sehr nahe angeht, aber ich ziehe vor, darauf in der Detailberatung zurückzukommen.

Ich habe den Glauben, dass durch die Verstaatlichung die Einheit, Selbständigkeit und Ersparnisse

erzielt werden, dass der Bund gut und gerecht verwalten und das bewähren wird, was er im Post- und Telegraphenwesen glücklich und schön gewirkt hat. Ich gebe mich auch der Hoffnung hin, dass die friedlichen Zeiten, die uns den Beschluss erlauben, und das Ansehen des Bundes im Ausland fortdauern. Und ich schliesse mit dem Ausdruck der Liebe zum Bund, indem ich in ihm das einzige Mittel finde, solche grosse Werke auszuführen.

Ich stimme für das Eintreten auf die Vorlage. (Beifall.)

Hier wird die Beratung abgebrochen. — (Ici le débat est interrompu.)

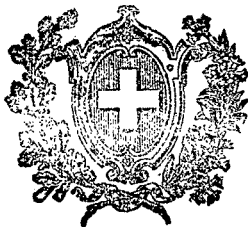
## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	793-838
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 815

Amtliches  
sténographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 44

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 23. September 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 23 septembre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — Ordre du jour:

Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung der Diskussion über die Eintretensfrage. — Suite de la discussion sur l'entrée en matière.

(Siehe Seite 793 hievor. — Voir page 789 ci-devant.)

M. Gobat: Depuis bien des années déjà on se préoccupe de la nationalisation des chemins de fer, mais on se trouve perplexe en présence du projet de rachat tel que le conseil fédéral nous le propose et qu'il est sorti des délibérations du conseil des états; l'étonnement est assez général à cet égard.

D'où vient que le projet qui nous est soumis ne réponde pas à l'idéal que l'on avait pu concevoir? C'est que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux telle qu'elle est prévue soulève une quantité d'objections dont plusieurs sont sérieuses.

On peut se demander tout d'abord s'il était nécessaire d'introduire dans le projet des dispositions relatives à l'organisation et en général toutes celles qui sont contenues au chapitre II. Ces dispositions qui ne peuvent entrer en vigueur avant que le rachat soit effectué sont pour le moins sans valeur pratique et peuvent devoir être totalement modifiées jusqu'à l'échéance de 1903. Il aurait donc mieux valu laisser de côté cette partie de la question qui n'est pas actuelle, d'autant plus que ce sont les dispositions qui soulèvent le plus d'objections.

L'objection principale résulte du fait que l'on a voulu introduire dans le chapitre II: «Organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux,» des dispositions fédéralistes; on a voulu jusqu'à un certain point reproduire l'image exacte de notre état politique.

Je me demande pour quelle raison et de quel droit on veut introduire des dispositions fédéralistes dans la question des chemins de fer?

Prenons l'état de choses actuel; nous avons en Suisse 5 compagnies principales qui desservent à peu près tous les cantons et possèdent des points

de contact avec les pays environnants. Elles ont été concessionnées pour la plupart par les cantons mêmes, qui auraient eu toute facilité s'ils l'avaient voulu, d'introduire des dispositions permettant leur intervention directe dans l'administration des chemins de fer. Les cantons ne l'ont pas fait, ils ont laissé liberté pleine et entière aux compagnies de s'organiser comme elles l'entendaient et d'administrer les chemins de fer à leur convenance.

Aujourd'hui, après que les cantons se sont désintéressés des chemins de fer, la Confédération les rachète au prix d'un milliard à peu près, somme qu'elle fournit toute entière, à laquelle les cantons ne participent pas, et c'est de ce moment que les cantons voudraient profiter pour mettre la main, pour ainsi dire, sur les lignes de chemins de fer!

Est-ce bien du fédéralisme, du reste, que l'on a voulu faire, lorsque l'on a introduit dans le projet les modifications importantes qui ont été votées au conseil des états?

Le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux se composera de 55 membres dont 25 seront nommés par le conseil fédéral, 25 par les cantons et 5 par les conseils d'arrondissement, c'est-à-dire en définitive encore par les cantons.

Trente députés pour les cantons et vingt-cinq pour la Confédération! Je me demande si c'est là du fédéralisme et depuis quand les cantons sont au-dessus de la Confédération? Je me pose encore la même question, quand je vois que l'on veut annexer des cantons tout entiers à d'autres plus petits sans tenir compte de leur population, ni de la longueur des lignes.

Ce sont là des considérations graves et qui pèseront d'un grand poids. Etant rachatiste convaincu,



je voterai néanmoins l'entrée en matière, mais je ne suis pas rachatiste à tout prix et il pourrait arriver que le projet contint des dispositions telles qu'il me fût impossible à la votation finale de m'y rallier.

Je ne reculerais pas devant la responsabilité de contribuer au rejet d'un projet ne répondant pas à mes idées. En effet, s'il est vrai que nous devions désirer de toutes nos forces que dans 60 ans les chemins de fer ne nous coûtent plus rien, de manière à ce que nous puissions lutter avec les chemins de fer étrangers qui au même moment appartiendront aux différents états et ne leur coûteront rien. Il est certain que nous pouvons aboutir au même résultat sans le rachat. Rien ne peut empêcher, en effet, la Confédération de faire une loi, au moyen de laquelle les compagnies de chemins de fer seraient contraintes d'amortir leur capital de premier établissement. Si pareille éventualité se présentait, si une loi semblable était une fois ou l'autre proclamée par l'assemblée fédérale et acceptée par le peuple suisse, il est certain que dans le milieu du siècle prochain, nous nous trouverions en présence de compagnies ayant amorti leurs frais de premier établissement exactement dans les mêmes conditions que si c'était la Confédération elle-même qui avait procédé à cet amortissement. Vous savez en effet que, d'après le projet, la Confédération amortira dans le délai de 50 à 60 ans la dette d'un milliard. Ce que la Confédération ferait, les compagnies pourraient aussi le faire, si elles y étaient contraintes. C'est vous dire que pour moi cette très importante question de l'amortissement des chemins de fer n'a cependant pas assez de poids dans la balance pour me contraindre absolument à voter toute espèce de rachat.

Tout en me déclarant prêt à voter l'entrée en matière, et dans le désir sincère de voir aboutir cette grande oeuvre à laquelle nous travaillons, je dois déclarer encore que je ne suis pas rachatiste à tout prix et que je réserve formellement mon vote définitif.

**Keel:** Wie Sie aus der Vorlage ersehen haben werden, habe ich mich der Mehrheit der Kommission angeschlossen, welche Ihnen Eintreten empfiehlt. Ich bedaure vorab in hohem Masse, dass ich in dieser Frage nicht in Uebereinstimmung mit meinen politischen Freunden mich befinde. Indem ich für Eintreten stimme, thue ich das nach reiflicher Ueberlegung und nachdem ich seit Jahren überzeugter Anhänger des Rückkaufs bin. Ich werde mich in diesem Saale nicht mit meinen Freunden herumstreiten. Wir werden in andern Kreisen Gelegenheit finden, unsere Ansichten zu verteidigen. Ich werde in meinen Darlegungen auch kurz sein, indem ich wohl mit Recht darauf hinweisen kann, welch reiches Aktenmaterial — die Botschaft und vieles andere — vorliegt und indem ich auf den vortrefflichen Bericht des Herrn Präsidenten der Kommission, des Referenten der Majorität verweise.

Erlauben Sie mir, weil diese Frage für mich eine Hauptfrage wäre, einige Worte zunächst über die Verfassungsmässigkeit der Vorlage. Ich gebe von vornherein zu, dass es in hohem Grade wünschenswert wäre, wenn die Verfassung klar und nett dem Bunde das Gesetzgebungsrecht über die Verstaatlichung einräumte. Aber eine Anfrage an das Volk

betreffend Verfassungsrevision ist nicht mehr möglich. Wir stehen vor dem fatalen Kündigungstermin. Indessen bin ich meinerseits beruhigt, weil ich eine solche Anfrage grundsätzlicher Natur nicht für notwendig erachte. Nach meiner Ansicht sind die Zweifel an der Konstitutionalität der Vorlage mehr nur theoretischer Natur. Die Frage der Konstitutionalität lässt sich nach meiner Ueberzeugung leicht lösen auf Grund der bisherigen offiziellen Interpretation, auf Grund der Tradition und auf Grund der Praxis. Was die eigentliche amtliche Interpretation betrifft, so lasse ich mich hier nicht weiter ein. Ich betone nur eines: es ist nun einmal konstatiert, dass schon bei der Beratung der Bundesverfassung von 1848 betreffend den Art. 21 der Eisenbahnen ganz ausdrücklich Erwähnung gethan wurde, dass die Majorität diese Frage einlässlich geprüft und darüber referiert hat, ja, dass die Minorität der Kommission, welche für den Privatbau und gegen den Staatsbau eingetreten ist, die Bundeskompetenz unbedingt anerkannt hat. Ich habe mich auch in der Presse jener Zeit umgesehen und bin da auf einige sehr interessante Punkte gekommen. Sie kennen den Namen des Landammanns Baumgartner von St. Gallen, der zweifelsohne einer der grössten der damaligen Politiker und, was ich hier betonen will, einer der grössten Gegner jeder Centralisation, wo er sie nicht für absolut notwendig und für das Ganze nützlich erachtete, war. Sein Sohn, Pater Alexander Baumgartner, hat eine Biographie über ihn geschrieben und er sagt darin, dass Baumgartner schon 45 Jahre vor der Errichtung der Gottthardbahn und 35 Jahre vor dem Beginn ihres Baues im Oktober 1837 bereits die leitenden Grundsätze für den Bau eines schweizerischen Eisenbahnnetzes «mit staatsmännischer Weisheit» gezeichnet habe. Und im Jahre 1849, also unmittelbar nach dem Erlass der Bundesverfassung von 1848, betont Baumgartner, dass der Art. 21 so unbedingt und allgemein laute, dass Eisenbahnen ebensogut unter ihn zu subsumieren seien, als irdenwelche andere Bauten. «Man kann,» sagt er weiter, «den Bundesbehörden keineswegs eine gewagte Ueberschreitung ihrer Kompetenz vorwerfen, wenn sie selbst den Bau von Eisenbahnen dekretieren und aus gemeinschweizerischen Mitteln ausführen werden». Im Jahre 1851 schreibt er in seinem «Schweizerspiegel»: «Wie tiefgreifend die neue Bundesorganisation ist, das weist mehr als alles bisher Besprochene die bereits angehobene Beratung über die Bethätigung des Bundes für ein schweizerisches Bahnnetz. Der Wortlaut der betreffenden Vorschrift lässt die Bundeskompetenz als ganz unzweifelhaft erscheinen» und er fügt weiter bei: «dass nur die umfassendste Machtentwicklung der Bundesbehörden selbst das Werk zur Ausführung bringen könne».

Das sind lebendige Zeugen jener Zeit.

Ich sage weiter: Unsere Anschauung, dass die Vorlage eine konstitutionelle sei, lässt sich nach meiner Ansicht auch aus der Praxis beweisen. Nur unter der Voraussetzung, dass die Eisenbahnen öffentliche Werke seien und unter Art. 21 bzw. 23 subsumiert werden, lässt sich das Expropriationsgesetz von 1850 erklären, denn die Voraussetzung für die Expropriation ist nach der Verfassung die Oeffentlichkeit eines Werkes. Nur unter dieser Voraussetzung lässt sich die Rückkaufsklausel des Bundes in den Konzessionen erklären, nur unter dieser

Voraussetzung lassen sich die Verhandlungen von 1887/88 mit der Nordostbahn erklären, nur unter dieser Voraussetzung lässt sich der Ankauf der Jura-Simplonbahn-Aktien von 1890 mit dem klaren unzweideutigen Zweck der Erwerbung der Jura-Simplon-Bahn und des Rückkaufs begreifen. Nur unter dieser Voraussetzung auch lässt sich der Ankauf der Aktien der schweizerischen Centralbahn von 1891 erklären. Allerdings, ist diese Vorlage vom Volke verworfen worden, aber, wie männiglich bekannt, weniger aus konstitutionellen Gründen, sondern weil man den Preis allseitig schliesslich zu hoch fand. Wie wollten Sie auch sonst den Erlass des Gesetzes betreffend die Verstärkung des staatlichen Einflusses auf das Eisenbahnwesen vom Jahre 1896 verstehen und rechtfertigen, wenn nicht auch hier wieder die Bundesversammlung und das Volk mit ihr, welches das Gesetz angenommen hat, voraussetzen würde, dass man allmählich zur Verstaatlichung der Eisenbahnen schreiten wolle, weil sie ein öffentliches Werk, weil sie im Grund ihres Wesens staatlicher Natur sind? Und ebenso das Rechnungsgesetz von 1886. Es scheint mir, dass die Macht der geschichtlichen Entwicklung, die Macht der Verhältnisse und der ganze Zug der Zeit dahin drängt, dass wir endlich diesen Schritt thun.

Ich citiere hier nochmals Landammann Baumgartner. Er hat, wiederum in jenem Jahr, geschrieben: «Jede Zeit hat ihren Grundgedanken, den führt sie aus, allen Sträubens ungeachtet, fatalistisch nach der Meinung der einen, völlig zweckbewusst nach der Ansicht anderer. Das ist's vor allem, was Staatsmänner im Auge behalten sollen. Darum kein Nein, das sich mit der Entwicklung der Dinge in Europa nicht vertrüge; — aber auch kein Ja, für ganz unzureichende oder vollends verderbliche Ausführungsmittel.» Und er fügt bei: «Die schaffende Gegenwart ist berechtigt, mit den weiter greifenden finanziellen Folgen der Unternehmung wesentlich die geniessende Zukunft zu belasten.»

Das ist meine Auffassung in Beziehung auf die Konstitutionalität. Ich habe gesagt, es schein mir, dass alles dahin dränge, dass wir endlich zu der Verstaatlichung der Bahnen gelangen sollten. Hiefür noch einige weitere Gründe:

Vorab der, dass wir die Sache dem Volke vorlegen. Wie wir bereits gesehen haben, durchzieht wie ein roter Faden der Gedanke der Verstaatlichung der Eisenbahnen die Geschichte des Eisenbahnwesens. Seit Jahrzehnten behandeln die Räte und das Volk diese Frage und endlich, da der Kündigungstermin vor uns steht, wollen wir dem Volke die Möglichkeit vorenthalten, sich über diese grosse Frage der Weiterentwicklung der Eidgenossenschaft auszusprechen? Mag das Volk entscheiden, wie es will — derjenige, der unterliegt, wird sich fügen.

Ich habe noch weitere Gründe. Als ich die Gutachten und die Presstimmen jener Zeit verfolgte, nahm ich mit Interesse wahr, in welcher klarer, überzeugender Weise der Grundgedanke fort und fort wiederkehrt und mit logischer Kraft und Energie ausgesprochen worden ist, dass das Eisenbahnwesen eigentlich eine Aufgabe des Staates sei. Wenn damals, im Jahre 1852, der Privatbau gesiegt hat, so geschah das weniger aus konstitutionellen Gründen, sondern weil man die Besorgnis hatte, dass die Kraft der Kantone und des Bundes in finanzieller Beziehung nicht hinreichte. Es war die Aktionsbe-

reitschaft des Privatkapitals, welche die Sache erleichterte und zuerst wollte man den Bund erstarken und sich befestigen lassen, bevor man an so grosse Aufgaben herantreten wollte. Heute ist die Situation gewiss eine andere. Wenn wir auf die Budgets und die Staatsrechnungen von 1848, 1849, 1850 u. s. w. zurückblicken und damit die heutige Entwicklungsstufe des Bundes vergleichen, so dürfen wir mit Beruhigung sagen, dass manches, was damals als zu schwer gegolten hat, jetzt durchführbar sein sollte. Das heutige Eisenbahnwesen hat gewiss noch manche Schlacken und Mängel an sich. Alle diese sind mehr oder weniger darauf zurückzuführen, dass das Eisenbahnwesen noch in privaten Händen ist, dass es einen rein privaten Charakter hat und dass in den Eisenbahnverwaltungen oft weniger der allgemeine Zweck und die allgemeine Aufgabe zum Ausdruck kommt, als der Zweck, Dividenden zu erreichen. Mir ist wiederholt begegnet, dass ich mit nackten Worten in unsern Eisenbahnverwaltungsräten sagen hörte: «Es ist nicht unsere Aufgabe, das allgemeine Interesse zu schützen, sondern wir haben die Aktionäre zu vertreten und ihre Dividenden ins Auge zu fassen». Es ist die Zersplitterung des Eisenbahnwesens, welche auf demselben lastet, der Mangel an Einheit im Betriebe, im Tarifwesen, betreffe es die Güter- oder Personentariife, die gegenseitige Befehdung der Bahnen, die gegenseitige Konkurrenz, die sogar zum Ruin führen kann, da Transporte zum Schaden der eigenen Gesellschaft ausgeführt werden, nur um der andern Bahn etwas zu entziehen, und zwar nicht zum Schutz des Publikums, sondern zum Schaden desselben. Vielfach ist auch die Stellung der Eisenbahnen nach aussen nicht nur eine schwache, sondern gegenüber andern Schweizerbahnen geradezu eine verderbliche. Das ist bewiesen. Ungesund und misslich ist auch die Monopolisierung des Verkehrs in den Händen von Privatgesellschaften. Es ist den Privatbahnen der Charakter der Oeffentlichkeit mehr oder weniger aufgedrängt worden durch das Monopol, das man ihnen eingeräumt hat.

Denken wir einen Augenblick an die Erfahrungen zurück, die wir dieses Frühjahr beim Streik in Zürich machten. Ist das eine normale Situation, dass eine Privatbahn den Betrieb einstellen kann, dass eine grosse Hauptstadt der Schweiz von allem Verkehr abgeschlossen ist? Ich erinnere an die Situation jener Tage und an den Eindruck, den jene Erfahrungen gemacht haben. Ich habe die feste Ueberzeugung, dass solches bei der Staatsbahn nicht vorkommt, weil alle Instanzen in der Eisenbahnverwaltung unter der Kontrolle der obren Bundesbehörden und selbst unter der Kontrolle des Volkes stehen. Ich habe mich bei einem andern Anlass ausgedrückt, das die Eisenbahnen ein Staat im Staate geworden seien. Ja, das sind sie, das sieht man jeden Augenblick aus den Konflikten, die von jeher, seit das System geherrscht, hartnäckig immer und immer wieder vorkommen. Man schau nur auf die Akten und die Arbeit des Eisenbahndepartements und des Bundesrates in dieser Beziehung.

Aus dieser Situation sollte man herauskommen. Was hat der Staat jetzt in Eisenbahnsachen für Kompetenzen. Es sind eigentlich alles mehr negative Befugnisse. Verbesserungen von wesentlichem, durchschlagendem Belang ist er kaum im Falle durchzuführen. Da trifft er von jeher auf den Wider-

stand und den Widerwillen der Eisenbahngesellschaften. An der Genfer Landesausstellung zeigte allerdings eine Broschüre die vielen technischen Fortschritte unserer Eisenbahnen, aber durchgehen Sie diese Broschüre und fragen Sie, wie viele dieser Verbesserungen spontan und rein nur von den Eisenbahngesellschaften aus durchgeführt worden sind? Sie erfolgten meistens auf das Verlangen und den Druck des Bundes hin.

Es kommt uns allerdings hie und da etwas schwer an, aus dem Zusammenhang mit dem bestehenden System herauszugehen, weil wir mit der Idee aufgewachsen sind, dass das Eisenbahnwesen Privatsache sei. Aber wie weit die Begriffsverwirrung geht, das erfahren wir daraus, dass gerade die Eisenbahnverwaltungen es sind, welche, wenn irgend etwas schief geht, die Schuld auf den Bund werfen, weil es ja in seiner Macht gelegen sei, seine Aufsicht über sie zu üben. Davon aber spricht man nicht, wie der Bund nach allen Seiten hin zu gebunden ist, als dass er eine wirkliche Macht ausüben könnte. Ich habe die Ueberzeugung, dass nur durch eine zielbewusste staatliche Verwaltung der Bahnen allen diesen Uebelständen, soweit dies überhaupt möglich ist, abgeholfen werden kann.

Noch etwas anderes. Wie nahe hängen die Tarifpolitik der Eisenbahnen und die Zollpolitik zusammen! Beide sind von unendlicher Bedeutung. Aber wenn sie sich nicht gegenseitig unterstützen, so ist die eine lahm und ist die andere lahm. Hier muss eine Harmonie der Bestrebungen geschaffen werden.

Wenn ich mich grundsätzlich für die Verstaatlichung ausspreche, so thue ich das allerdings auch unter gewissen Voraussetzungen. Eine solche Voraussetzung ist namentlich die, dass der Rückkauf geschehe gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen und dass er nicht zu unverhältnismässig hohem Preise erfolge. Ich sage: unter der Voraussetzung, dass der Rückkauf geschehe nach Massgabe der Konzessionen und der Bundesgesetzgebung. Mir ist es rein unerklärlich, wie man glauben kann, dass das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen ohne Einfluss sein könnte auch auf die Interpretation der Konzessionen. Das Rechnungsgesetz ist gemacht worden unter dem bestimmten Hinweis auf den kommenden Rückkauf. Man klagt sehr viel über die Berechnungen, welche in der Botschaft des Bundesrates über die Werte der Eisenbahnen enthalten sind. Ich gehe über diesen Punkt sehr rasch hinweg. Erstens ist ja konstatiert und anerkannt, dass jene Berechnungen nicht absolut massgebende Faktoren, sondern dass sie nur ein Beispiel seien, wie ungefähr die Sache sich machen könnte. Alle Kritiken, die geübt worden sind, führten schliesslich nur zu der Thatsache, dass man an jenen Berechnungen verhältnismässig sehr wenig rütteln kann. Denn diejenigen, welche die Privatinteressen gegenüber dem Staat verteidigen, anerkennen selbst, dass die Differenz im Gesamtaufpreis eine verhältnismässig kleine sei. Ueberlassen wir die Sichtung dieses Materials und die Prüfung der Ziffern derjenigen Instanz, welche berufen ist, über die Sache zu sprechen: dem Bundesgericht.

Eine weitere Voraussetzung ist, dass die Verwaltung der Bundesbahnen eine möglichst zweckmässige sei. Ich gestatte mir hier eine Reminiscenz. Als wir im Jahre 1891 den Ankauf der Centralbahn

berieten, erlaubte ich mir, einen Antrag zu stellen, der die Organisation der künftigen Bundesbahnverwaltung skizzieren sollte. Ich wollte im damaligen Gesetz nur festgestellt wissen, welches die eigentliche Organisation dieser Verwaltung sein soll. Dieser Antrag lautete:

«Der Bundesrat, bezw. das Eisenbahndepartement und diesem zur Seite ein schweizerischer Eisenbahnrat, der aus Vertretern der Kreiseisenbahnräte und von diesen gewählt zu bestellen ist.

«Die Kreiseisenbahndirektionen und diesen zur Seite die Kreiseisenbahnräte, welche letztere von den Regierungen jener Kantone zu ernennen sind, über deren Territorien sich das der betreffenden Direktion unterstellte Netz erstreckt.

«Ueber die Zahl der Mitglieder, aus welchen der schweizerische Eisenbahnrat und die Kreiseisenbahnräte zu bestehen haben, über das Repartitionsverhältnis der zu vertretenden Kantone in den letztern, über die Zahl der Mitglieder in den Kreiseisenbahndirektionen und ihre Sitze, sowie über die Kompetenzen der verschiedenen Organe bestimmt die Bundesgesetzgebung das Nähere.

«Die Bundesgesetzgebung wird — immerhin in Wahrung des Grundsatzes der Vereinheitlichung der Verkehrsmittel und der Verkehrsnormen — Bestimmungen treffen, welche die Selbständigkeit der Verwaltung, sowie die Unabhängigkeit der finanziellen Gebahrung der Bundesbahnen von dem allgemeinen Budget des Bundes gewährleisten, die bestehenden und die künftigen Interessen der verschiedenen Landesgegenden in Bezug auf Fahrplan- und Tarifwesen, sowie auf einen allfällig nötig werdenden weiteren Ausbau der Bahnen möglichst wahren, auch die Uebertragung des Wahlrechtes gewisser Beamtens Kategorien der Bundesbahnen auf den schweizerischen Eisenbahnrat und die Kreiseisenbahnräte vorsehen.»

Ich bedaure, dass wir, ich möchte sagen gezwungen waren, in der gegenwärtigen Vorlage so sehr ins Detail einzugehen. Nach meiner Ansicht ist das eine gesunde Gesetzgebung nicht. Solche Details gehören nicht in ein Gesetz, welches schon fünf oder sechs Jahre vorher aufgestellt wird, bevor es in Kraft treten kann. Indessen denke ich, es werde der Bundesrat seine Gründe gehabt haben, dass er — gewiss mit Widerwillen — auf dieses Detail eingetreten ist, und ich hatte den Mut nicht in der Kommission und habe ihn auch hier nicht, zu sagen, dass alle diese Sachen aus dem Gesetz herausgenommen und einer spätern Gesetzgebung, welche mit Ruhe durchgearbeitet werden könnte, vorbehalten werden sollen, — weil man dahin gekommen ist, dass man gegenseitig nicht Vertrauen, sondern nur Misstrauen hegt. Würden diese Details nicht ins Gesetz aufgenommen, so würde es heissen: wir wollen zuerst wissen, wie die Sache organisiert wird, und das würde wieder ein starker Hebel gegen den Rückkauf selbst sein.

Ich schliesse mich ganz den Anträgen der Kommission, bezw. des Ständerates an, weil ich glaube, dass im grossen und ganzen eine organische Entwicklung des Eisenbahnwesens dadurch ermöglicht wird und zudem eine föderale Gestaltung desselben mehr oder weniger gesichert ist.

Immerhin glaube ich, dass in letzterer Beziehung noch weiter entgegengekommen werden dürfte. Ich kann dem Antrag der Herren Geilinger und Kon-

worten darum nicht zustimmen, und ich möchte Sie davor warnen, den Bogen zu überspannen. Wenn der Antrag auch in diesem Rat eine Mehrheit fände — ich bezweifle das zwar — so glaube ich, würde er sie weder im Ständerat, noch viel weniger im Volke finden. Man hat soeben betont: was hat das föderale Wesen mit der Eisenbahnverstaatlichung zu thun? Es hat sehr viel damit zu thun! Ueber diese föderalen Grundlagen können wir nicht hinaus. Ich möchte Sie noch auf die interessanten Gesetzesentwürfe verweisen, welche im Anfang der Fünfzigerjahre für die Verstaatlichung gemacht worden sind, damals allerdings unter der Voraussetzung, dass die Kantone das Wesentliche finanziell beitragen, weil der Bund damals keine Mittel hatte. Aber jene Grundlagen waren richtig und sind jetzt noch richtig. Neben dem Bund bestehen die Kantone. Sie sollen kein Uebermass an Rechten haben, aber man soll die Anschauungen, welche im Innern des Landes und an der Peripherie bestehen, möglichst achten. Wir haben ja in den letzten Jahren Erfahrungen gemacht, dass in Gottes Namen unser Volk zu viel Centralisation nicht will, und wir sollten uns hüten, in dieser viel wichtigeren Frage wieder in den gleichen Fehler zu verfallen. Ich werde mir in der Detailberatung erlauben, wenigstens einige kleine Anträge in Bezug auf die noch etwas föderalere Gestaltung der Verwaltung im Land draussen, in den Kreiseisenbahnräten und Kreisdirektionen, einzubringen.

Eine weitere Voraussetzung und allerdings auch eine Beruhigung liegt für mich darin, dass die Verwaltung der Bundesbahnen finanziell von der ordentlichen eidgenössischen Staatsverwaltung unabhängig und getrennt sei, indem ich finde, dass die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung in keiner Weise dem Fiskus zufallen dürfen. Nie und nimmer würde ich dazu stimmen, dass die Eisenbahnen dazu dienen sollen, den Fiskus zu unterstützen. Dann lieber keine Bundesbahnen! Wir wollen die Bundesbahnen für die Industrie, den Handel, die Landwirtschaft, das Kleingewerbe, zur Erleichterung des Verkehrs nach allen Seiten, für die Reduktion der Tarife, soweit sie möglich ist, — kurz nur keine Vermischung der Eisenbahnfinanzen mit den Bundesfinanzen! Dafür ist nun aber in der Gesetzesvorlage gesorgt. Dann möchte ich auch betonen, wie es gestern Herr Cramer-Frey gethan hat, dass wir dafür sorgen müssen, dass die Eisenbahnschulden amortisiert werden, damit wir in 50, 60 Jahren den andern Staaten gleichstehen und nicht mit einer enormen Belastung unserer Eisenbahnen hinter ihnen zurückbleiben.

Erlauben Sie mir noch einige andere Bemerkungen. In erster Linie in Bezug auf den Umfang der Verstaatlichung. Ich bin auch hier für die Anträge des Bundesrates und der Kommission, weil nur diese Vorlage mir die Gewähr zu bieten scheint für eine besonnene, solide und allseitig beruhigende Abwicklung des ganzen Rückkaufgeschäftes. Alles andere führt nach meiner Ueberzeugung zu Unklarheiten, zu gewagten Experimenten und zu einer Belastung des Gesamtprojektes, die für die Vorlage verhängnisvoll werden und zu einer Verwerfung führen könnte. Ein grosses nationales Werk kann nicht geschaffen werden ohne vielfache Selbstüberwindung und ohne Opfer von dieser und jener Seite. Ich meinerseits habe es daher bedauert, dass schon

in der Kommission und dann im Ständerat ein förmlicher Wettlauf entstanden ist, um für diese Gegend und für jene Gegend, für diese Bahn und jene Bahn etwas zu erhaschen. Ich möchte den Rückkauf für die grossen Bahnen, die im ersten Interesse der bundestaatlichen Verwaltung liegen. Klar und nett müssen wir den Rückkauf haben, und ich habe volle Beruhigung darüber, dass die Nebenbahnen dann schneller, als man jetzt glaubt, an die Reihe kommen werden. Ich beruhige mich in dieser Beziehung mit den klaren Bestimmungen des Gesetzes, der Botschaft und des Berichtes des Bundesrates vom 13. September. In der Tendenz, die Nebenbahnen zu heben und zu fördern, stimmen gewiss der Bundesrat, die Räte und das Volk überein.

Man spricht sehr häufig von der Milliardenschuld. Ich gehe auch darüber rasch hinweg. Es ist bereits betont, dass der sogenannten Milliardenschuld, — in Wirklichkeit handelt es sich nicht um eine Milliarde — wirkliche Vollwerte gegenüberstehen. Es ist Tatsache, dass gerade die Eisenbahngesellschaften sich dagegen wehren, dass man ihnen die Bahnen abnehme, weil sie eine glänzende Zukunft derselben voraussehen. Soll der Bund in diesem Fall, wo er das Recht hat, den Ankauf auf Grund der Konzessionen durchzuführen, zurückstehen und zaudern? Ich habe bereits gesagt, es solle ein Hauptwert darauf gelegt werden, dass die Eisenbahnschuld rechtzeitig amortisiert werde und auch hiefür haben wir im Gesetze möglichste Garantien.

Und die Finanzierung! Sie ist allerdings vielleicht nicht leicht; aber ich habe die Beruhigung, dass, wenn nicht ganz ausserordentliche Zeiten, z. B. Kriegszeiten, kommen, die Finanzierung dem Bund bei dem Kredit, den er geniesst, gelingen wird. Wenn die Eisenbahngesellschaften das Geld finden, wird auch der Bund es finden, wie schon gestern Herr Gaudard gesagt hat.

Man bekämpft die Vorlage auch, weil sie eine Verstärkung der Bundesgewalt und eine Vermehrung des Bundesbeamtenheeres bringe. Auch mir liegt diese Angelegenheit nicht so schwer auf dem Herzen. Mag ein Uebelstand darin liegen, so ist er nicht so gross, dass ich zu seiner Vermeidung auf die Vorteile der Verstaatlichung verzichten möchte. Ich erinnere namentlich meine politischen Freunde an die Rekurse, die wir aus dem Kanton Tessin, dem Berner Jura und dem Kanton Freiburg erhielten, worin sehr häufig gerade den Privatbahnangestellten der Vorwurf gemacht wurde, dass sie sich in die Politik einmengen und zwar gegen die regierenden Elemente jener Kantone. Uebrigens werden die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Die Bundesbahnbeamten stehen unter der Kontrolle der Kreisdirektionen, der Kreiseisenbahnräte, der Direktion, der allgemeinen Verwaltung, der Bundesbehörden und des Volkes, welches in dieser Beziehung ein sehr scharfes Auge hat und die Uebelstände direkt und indirekt rasch zu beseitigen weiss. Uebrigens sind die neuen Bundesangestellten nicht eine Armee. Wenn man bedenkt, dass die stimmfähigen Bürger der Schweiz etwa 500,000 Mann betragen, sollte man doch vor dieser verhältnismässig kleinen Macht, die ja auch wieder aus Anhängern verschiedener Parteien besteht, sich nicht allzu sehr fürchten. Es ist mir überhaupt mehr oder weniger unerfindlich, wie man, sobald man von Beamten spricht, eine solche Scheu hat. Ich habe eine solche Scheu

gegenüber den kantonalen Beamten noch nicht beobachtet und ich weiss nicht, ob die Bundesbeamten sich von den kantonalen Beamten so gründlich unterscheiden.

Noch eine letzte Bemerkung in Bezug auf die föderalen Bedenken. Es ist geradezu auffallend, wie just durch die Eisenbahnverstaatlichung das föderale Prinzip wieder mehr oder weniger zur Geltung kommt, und nach meiner Ansicht stehen wir hier in der Entwicklung des Bundes auf einem bedeutsamen Wendepunkt. Vielleicht ist derselbe der Anfang einer weitem gesunden Decentralisation auch auf andern Gebieten der eidgenössischen Verwaltung. Ich sehe nicht ein, warum nicht in der Postverwaltung und der Telegraphenverwaltung auch etwas mehr Decentralisation eingeführt werden könnte. Interessant ist auch, dass gerade die Verstärkung der kantonalen Einflüsse in den Eisenbahnverwaltungen den Kantonen vom Bund verliehen worden ist.

Und nun der Entwurf der Kommission! Es ist bereits vorher, allerdings in einem andern Sinne, darauf aufmerksam gemacht worden, wie der Verwaltungsrat nach dem Vorschlag der Kommission bezw. des Ständerates gestaltet werden solle. Der Verwaltungsrat soll aus 55 Mitgliedern bestehen; 25 werden vom Bundesrat, 25 von den Kantonen und Halbkantonen — die Halbkantone haben hier die gleichen Rechte wie die ganzen — und 5 von den Kreiseisenbahnräten gewählt, welche letztere auch wieder in den Kantonen gewählt werden — sodass in der That eine Mehrheit kantonalen Einflusses in der allgemeinen Verwaltung ist. Aber allerdings glaube ich auch, das sei nicht zu fürchten, denn überall wird man die Pflicht erkennen, für das Allgemeine, für den vernünftigen und richtigen Ausbau und den richtigen Betrieb der Verwaltung der Bahnen, zu sorgen. Mir scheint, man kommt einander hier im Interesse der Sache entgegen. Von einem Uebermass der Bundeskompetenzen kann auch keine Rede sein.

Ich schliesse. Ich würde es gerne sehen, wenn man sich allseitig verständigte und sich entgegenkäme, wenn man das grosse Werk so einrichten würde, dass es wirklich unsern Bundesinteressen und auch den kantonalen Interessen entspricht.

**Schobinger:** Ich habe in der Kommission für Eintreten gestimmt und werde es auch hier thun, unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass die Vorlage in der Beratung im Sinne einer Loslösung der Verwaltung der Staatsbahnen von der politischen Landesbehörde abgeändert werde. Diese Anregungen sind in der Kommission selbst nicht auf guten Boden gefallen, und ich habe wenig Aussicht, dass es in diesem Rate besser gehen werde. Ich sehe voraus, dass ich am Schlusse der Beratungen mich von der Mehrheit der Kommission trennen muss.

Wenn ich dennoch für Eintreten stimme, so geschieht es aus dem Grunde, weil ich nicht grundsätzlicher Gegner der Verstaatlichung bin, sondern anerkenne, dass gewisse wirtschaftliche Verhältnisse dieselbe begründen können und weil ich zugeben muss, dass, nachdem die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen lange Zeit die öffentliche Meinung beschäftigt hat, es gut ist, dass das Volk über dieselbe abstimme. Dabei muss ich allerdings sagen, dass nur

diese Gründe es mir möglich gemacht haben, mich über die verfassungsmässigen Bedenken hinwegzusetzen. Ich halte auch dafür, dass die verfassungsmässige Grundlage für die Verstaatlichung der Eisenbahnen fehlt. Ich habe diese Stellung anlässlich des Ankaufes der Jura-Simplonaktien und der Centralbahn eingenommen und stehe noch auf demselben Boden. Allein ich meine, dass es nutzlos ist, über diese Frage weiter zu streiten, nachdem am Ende doch die parlamentarische Mehrheit endgültig über dieselbe entscheidet und nachdem diese parlamentarische Mehrheit anlässlich des Ankaufes der Aktien der Jura-Simplonbahn und der Centralbahn die Verfassungswidrigkeit verneint hat. Allein ich will doch darauf hinweisen, dass meines Erachtens es selbst für den Fall, dass die verfassungsmässige Grundlage für die Verstaatlichung der Eisenbahnen gegeben wäre, notwendig gewesen wäre, in der Verfassung selbst die Grundsätze, nach denen verstaatlicht werden will, niederzulegen, die Sie nun in dem Gesetz feststellen wollen. Wenn Sie sich damit zufrieden stellen, diese Grundsätze in das Gesetz niederzulegen, so müssen Sie sich gefallen lassen, dass Kreise der Minderheit sich dies damit erklären, dass Sie auf diese Weise das Ständevotum umgehen wollen.

Nun einige Worte zur Sache selbst. Wenn wir in der Schweiz an die Lösung einer Aufgabe herantreten, so geschieht es bekanntlich nicht ohne dass wir uns zuvor im Auslande umblicken. Auch jetzt ist einer der bestimmenden Gründe für die Verstaatlichung die Thatsache, dass die Staaten rings um die Schweiz herum die Bahnen verstaatlicht haben oder im Begriffe sind, dieselben zu verstaatlichen. Allein ich mache Sie darauf aufmerksam, dass zwischen unsern Verhältnissen in Eisenbahnfragen und denjenigen anderer Länder ein wesentlicher Unterschied besteht. Ich glaube sagen zu dürfen, dass kein Land, das bisher Bahnen verstaatlicht hat, sich so ausschliesslich auf den Boden der Privateisenbahnpolitik gestellt hat, wie die Schweiz. Unser Bestreben gieng bisher ausschliesslich dahin, die Kompetenzen der Staatshoheit gegenüber den Eisenbahnen zu vermehren. Seit dem Erlass des Eisenbahngesetzes von 1872 ist auf dem gesetzgeberischen Wege nach dieser Richtung vorgegangen worden und in jüngster Zeit geschah dies in so kräftiger Weise, dass die Bahnen geglaubt haben, dagegen reagieren zu müssen. Für uns ist also der Uebergang zum Staatsbahnsystem ein plötzlicher Sprung, während in den Staaten um uns herum die Verstaatlichung eine allmähliche war. Ich verweise darauf, wie die Eisenbahnen in den nordwärts der Schweiz gelegenen Staaten verstaatlicht worden sind. Die süddeutschen Staaten haben die Mehrzahl der Bahnen von Staats wegen gebaut. Privatbahnen sind nur wenige gebaut worden. Es liegt auf der Hand, dass auf diesem Wege alle die Gefahren umgangen werden konnten, welche beim plötzlichen Wechseln des Systems eintreten müssen. Auch Preussen ist auf ähnlichem Wege vorgegangen. Noch im Jahre 1879, als in Preussen bereits die Hälfte der Eisenbahnen in der Hand des Staates lagen, hat der preussische Staat es nicht gewagt, die noch bestehenden Privatbahnen plötzlich zu verstaatlichen. Ich habe den stenographischen Bericht des preussischen Abgeordnetenhauses von 1879 vor mir und will Ihnen aus der Begründung

der Vorlage Folgendes vorlesen: «Die Durchführung des Staatseisenbahnsystems kann füglich nicht durch die gleichzeitige Erwerbung aller zur Zeit noch vorhandenen wichtigeren Privatbahnen erfolgen. Die Gesamtlänge der Privatbahnen selbst, insoweit dieselben unter eigener Verwaltung stehen, erreicht immerhin noch nahezu die Gesamtlänge der im Staatsbetriebe befindlichen Linien. Abgesehen von dem Einfluss eines Gesamtankaufs auf den Staatskredit, würde auch die Einverleibung eines so ausgedehnten Komplexes von Bahnen in die bestehende Staatseisenbahnverwaltung eine sehr schwierig zu lösende Organisationsaufgabe bedingen.» Ich verweise Sie auf diese Ausführungen, um Sie auf die Schwierigkeit aufmerksam zu machen, vor der wir stehen. Die Schwierigkeit besteht namentlich in finanzieller Beziehung. Was damals Preussen nicht zu thun wagte, sind wir nun im Begriff zu thun. Ja noch mehr! Wir wollen alle Hauptbahnen plötzlich verstaatlichen, nachdem unsere bisherige Eisenbahnpolitik sich ausschliesslich auf dem Boden des Privateisenbahnwesens bewegt hat. Ich gebe gerne zu und füge mich der Ansicht der Autoritäten in Finanzsachen, dass es keine so grosse Schwierigkeit bietet, die Mittel zu bekommen, um die Bahnen zu verstaatlichen. Aber darüber sind wir doch alle einig, dass gewisse Verhältnisse eintreten könnten — wenn auch die Wahrscheinlichkeit sehr gross ist, dass sie nicht eintreten werden — infolge welcher die Schwierigkeit sich in eine Unmöglichkeit verwandeln könnte.

Ich weise noch darauf hin, dass die Schweiz die Gelegenheit versäumt hat, vorzugehen, wie in andern Staaten vorgegangen worden ist. Dass die preussischen Eisenbahnen so prosperieren, ist zum grossen Teil darin begründet, dass Preussen die Bahnen zu einer Zeit verstaatlicht hat, als sie tief darniederlagen. Es geschah dies kurz nach der Zeit der grossen Krisis in der Mitte der 70er Jahre. Wenn die Schweiz damals die Bahnen hätte verstaatlichen wollen, so wäre das für sie finanziell gewiss vorteilhaft gewesen. Allein noch bei der Krisis der Gotthardbahn hat die Eidgenossenschaft es absolut abgelehnt, sich auf den Boden des Staatseisenbahnsystems zu stellen und die Gotthardbahn von sich aus zu subventionieren.

Wenn wir uns fragen, ob die Bahnen verstaatlicht werden sollen, so werden wir uns wohl nicht auf die bekannten Phrasen berufen wollen: die Schweizerbahnen dem Schweizervolke und: die Eisenbahnen sind öffentliche Strassen und sollen deshalb in die Hand des Staates gelegt werden. Ich glaube, es können keine Zweifel darüber walten, dass der Begriff der Eisenbahnen nicht richtig gestellt ist, wenn wir sagen, sie seien öffentliche Strassen. Die Eisenbahnen sind öffentliche Transportanstalten von wesentlich industriellem Charakter, weil sie Werte produzieren; denn die Differenz des Wertes eines Gegenstandes an dem einen Orte, von dem er weggebracht wird, und an dem andern Orte, nach dem er hingebacht wird, ist ein Produktionswert. Also wollen wir nicht auf Phrasen abstellen. Es müssen vielmehr besondere Gründe obwalten, welche uns veranlassen, die Eisenbahnen zu verstaatlichen. Wenn wir die Botschaft ansehen, so erkennen wir namentlich drei Gruppen von Gründen, welche für die Verstaatlichung sprechen sollen, nämlich die versprochenen Ersparnisse und die dadurch ermöglich-

ten Verkehrsverbesserungen, die Amortisation und die Tarifpolitik. Gestatten Sie mir, mich kurz über diese drei Gründe auszusprechen.

Was die verheissenen Ersparnisse anbelangt, so möchte ich doch im allgemeinen darauf hinweisen, dass die Ersparnisse des Staates etwelchem Misstrauen begegnen. Eine Verwaltung des Staates wird sich kaum damit brüsten können, dass sie sparsamer sei, als die Verwaltung von Privaten. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand. Wenn wir uns fragen, welche besondern Verhältnisse zu Ersparnissen führen sollen, so sind diese besondern Verhältnisse durch die Modifikationen des Ständerates und der nationalrätlichen Kommission an dem Entwurf des Bundesrates wenigstens zum Teil aufgehoben. Die Ersparnisse infolge der Vereinheitlichung des Betriebes, der Aufhebung der besondern Eisenbahnverwaltungen, der Aufhebung der besondern Abrechnungen zwischen den Bahnverwaltungen, der Reduktion der Lokomotiven und des Rollmaterials überhaupt und der bessern Ausnützung des Materials werden nicht gross sein. Diesen Ersparnissen stehen aber Ausgaben gegenüber, welche dieselben mehr als aufwiegen. Wenn die versprochenen Ersparnisse erzielt werden sollen, so müssen die Bahnen auf Grundlage der Rechnungen, welche der Bundesrat aufgestellt hat, erworben werden können. Nun wird die Feststellung des Begriffs des «vollkommen befriedigenden Zustandes» und die Feststellung derjenigen Bauten, welche noch zu Lasten der Bahngesellschaften geschrieben werden sollen, Anlass zu Streitigkeiten geben. Die beiden Streitobjekte erreichen den Betrag von 177 Millionen. Wenn das Bundesgericht in dieser Streitigkeit den Bahnen nur 50 Millionen zuspricht, so stehen Sie vor der Thatsache, dass der Nettogewinn, der in der bundesrätlichen Botschaft ausgerechnet wird und der dazu dienen soll, den Verkehr zu verbessern, dahinfällt. Allein nicht nur das. Es ist durchaus nicht ausgeschlossen, dass in nächster Zeit an die Bahnverwaltungen ausserordentliche Ausgaben herantreten werden. Ich verweise darauf, dass die Einführung des elektrischen Betriebes nur eine Frage der Zeit ist. Ich erinnere ferner daran, dass man über den Einfluss des Baues des Simplontunnels, der die Staatsbahnen mit 44 Millionen belastet, auf die Erträge der Gotthardbahn keine bestimmten Anhaltspunkte hat, dass die Einbeziehung der Toggenburgerbahn und der Rickenbahn in die Verstaatlichung, wie sie im Verträge mit den Vereinigten Schweizerbahnen vorgesehen ist, ein unbestimmter Punkt ist, der auf die Erträge der Staatsbahnen nur mindernd einwirken kann, und dass in Aussicht genommen ist, dass die Staatsbahnen den Betrieb von unrentablen Dampfschifflinien übernehmen sollen. Das alles sind Punkte, welche sehr wohl dazu führen können, dass der in Aussicht genommene Gewinn des Staatsbahnbetriebes nicht nur dahinfällt, sondern sich in einen Verlust umändert und dass daher die verheissenen Verkehrsverbesserungen nicht ausgeführt werden können. Im übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass die einfache Thatsache der Möglichkeit eines Gewinnes für sich allein niemals der Grund der Verstaatlichung sein kann. Wenn wir uns auf diesen Boden stellen würden, so frage ich Sie, warum wir denn beispielsweise den Getreideankauf oder die Bierfabrikation nicht verstaatlichen. Ohne Zweifel wäre da ein Gewinn zu erzielen und man

könnte dem Volke versprechen, dass das Brot billiger verkauft, das Bier zu einem niedrigeren Preise abgegeben werden könne. Ich will damit nur sagen, dass die Möglichkeit der Erreichung eines Gewinnes niemals allein der Grund sein kann, dass wir verstaatlichen.

Als zweiter Grund, der für die Verstaatlichung sprechen soll, wird die Amortisation bezeichnet. Der Bundesrat hat mit Nachdruck den Satz aufgestellt, dass in den Nachbarstaaten um die Mitte des nächsten Jahrhunderts die Bahnen im freien Besitz des Staates sein werden und dass dieser Umstand die Schweiz nötige, dafür zu sorgen, dass für sie der gleiche Fall eintrete. Es liegt auf der Hand, dass, wenn das wirklich so wäre, wir auch darnach trachten müssen, zu gleicher Zeit in den freien Besitz der Bahnen zu kommen. Allein wenn man die Sache näher ansieht, so steigen einem grosse Zweifel auf, ob um die Mitte des nächsten Jahrhunderts die umliegenden Staaten wirklich im freien Besitz der Bahnen sein werden. Betreffend die süddeutschen Staaten Baden und Württemberg hat der Herr Referent der Kommissionsmehrheit bereits zugegeben, dass für den Betrieb der Bahnen jährliche Zuschüsse aus der Staatskasse gemacht werden müssen. In Bezug auf Bayern führt Hugo Marggraff in seiner Gedenkschrift zum fünfzigsten Jahrestage der Inbetriebsetzung der ersten Staatsbahnstrecke folgendes aus: «Zur Deckung des Bedarfs für Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld, welche im Jahre 1891 die Summe von M. 967,511,657 bezifferte, konnten im Jahre 1892 aus den Betriebsüberschüssen M. 35,086,546 verwendet werden, doch war immerhin der noch fehlende Betrag von M. 3,674,380 aus allgemeinen Staatsfonds zu bestreiten». Wir stehen also vor der Thatsache, dass auch in Bayern die Betriebskosten durch die Einnahmen nicht gedeckt werden, sondern dass aus der Staatskasse jährliche Zuschüsse von ganz erheblichem Betrage gemacht werden müssen. In Frankreich hat der Staat die Bahnen auf dem Wege der Zinsengarantie unterstützt und als Aequivalent sich das Heimfallrecht ausbedungen. Um die Mitte des nächsten Jahrhunderts sollen die grossen Bahngesellschaften Frankreichs dahinfallen und die Eisenbahnen, die sie betrieben haben, dem Staate anheimfallen. Der Staat hat einzig das Rollmaterial zu bezahlen. Wenn Frankreich das Heimfallrecht nicht mit entsprechenden Leistungen bezahlen müsste, so wären die Annahme der bundesrätlichen Botschaft und die Ausführungen des Herrn Referenten der Kommissionsmehrheit richtig. Allein es ist unbestritten, dass Frankreich auf dem Weg der Zinsengarantie den vollen Betrag der Bahnen bezahlen muss. Der Unterschied besteht nur darin, dass es diesen Betrag bezahlt, bevor es in den Besitz der Bahnen gelangt. Niemand wagt wohl, den Satz aufzustellen, dass dieser grosse Betrag von 4 Milliarden in Frankreich aus den laufenden Einnahmen bestritten werde. Ist es nicht vielmehr richtig, dass die Staatsschuld Frankreichs sich jährlich vermehrt und dass der Staat, wenn er einmal die Bahnen besitzt, ohne Zweifel nur zu froh sein wird, die Einnahmen aus den Eisenbahnen zur Verzinsung dieser Schuld verwenden zu können? Ich kann mich also auch in Bezug auf Frankreich nicht überzeugen, dass dieses Land in der glücklichen Lage sein werde, in den freien Besitz der Bahnen zu gelangen. Aehnlich verhält es sich mit Preussen, das übrigens

nicht ein umliegendes Land ist. Wir wissen, dass auch dort die Bahnen fiskalisch betrieben werden, dass der grosse Gewinn derselben in die Staatskasse fällt und dass die Staatskasse auf diesen Gewinn angewiesen ist. Also auch da ist die Voraussicht, dass die Bahnen um die Mitte des nächsten Jahrhunderts im freien Besitze des Staates sein werden, eine sehr kleine. Uebrigens, wenn dem auch so wäre, möchte ich die Frage aufwerfen: Ist es eine richtige Entwicklung, wenn die Transportpreise, namentlich im Personenverkehr, auf ein Minimum herabgedrückt werden? Ist es notwendig, dass der Mensch ambulant wohne? Darüber kann man verschiedener Ansicht sein. Wenn auch das Bestreben nach Reduktion der Gütertarife ein richtiges ist, so ist für mich doch fraglich, ob dasselbe auch für den Personentransport am Platze sei. Ferner wird auf Oesterreich hingewiesen. Oesterreich hat von Staats wegen Bahnen gebaut, verkauft und wieder gekauft, und es sind dort bisher noch gar keine Ansätze einer Amortisation vorhanden. Von Italien, auch einem anstossenden Lande, spricht die Botschaft nicht. Der Herr Referent der Kommissionsmehrheit hat auch nicht davon gesprochen und ich glaube auch nicht davon reden zu müssen.

Wenn ich auch zugebe, dass es richtig ist, dass die Amortisation der Eisenbahnschuld angestrebt werde, so möchte ich doch der Amortisation nicht diejenige Bedeutung beilegen, welche ihr die Botschaft des Bundesrates und der Herr Referent der Mehrheit der Kommission beilegen. Ich möchte im Ubrigen darauf hinweisen, was heute auch von Herrn Gobat angedeutet worden ist, dass der Weg gegeben ist, die Bahnen zur Amortisation zu zwingen. Die Eisenbahngesellschaften sind in diesem Punkte ausser das gemeine Recht gestellt. Während das Obligationenrecht die Amortisation verlangt, sind die schweizerischen Bahngesellschaften davon exempt. Was hindert uns, diese Ausnahme zu streichen, wenn das öffentliche Interesse es fordert? Zudem wollen wir nicht vergessen, dass um die Mitte des nächsten Jahrhunderts zufälligerweise die Konzessionen der schweizerischen Hauptbahnen dahinfallen und dass es nach den ausführlichen Erörterungen des Bundesrates über die Frage der Rechtsstellung der Eisenbahnen ausser Zweifel ist, dass mit dem Dahinfallen der Konzessionen es im Belieben des Staates steht, neue Konzessionsbestimmungen aufzustellen. Da wäre dann wohl das wichtigste, dass die Tarife der alten Konzessionen reduziert würden. Der Staat hat es also in der Hand, die Tarifffrage in der Mitte des kommenden Jahrhunderts auf dem Konzessionswege zu regeln.

Noch ein kurzes Wort in Bezug auf die Tarifpolitik. Ich gebe zu, dass mit dem Staatseisenbahnsystem mit der Tarifpolitik Zwecke verfolgt werden können, welche mit dem Privateisenbahnsystem nicht verfolgt werden können. Im wirtschaftlichen Leben scheint sich die Notwendigkeit herauszubilden, dass mit der Zollpolitik eine Tarifpolitik verbunden werde, dass die Zollpolitik allein nicht mehr genüge, die einheimische Industrie zu schützen, sondern dass ihr die Tarifpolitik zu Hülfe kommen müsse. Das preussische Abgeordnetenhaus hat dies bereits im Jahre 1879 gewürdigt, und wenn ich Sie nicht zu lange aufhalten würde, könnte ich Ihnen hiefür aus der Begründung der damaligen Vorlage der preussischen Regierung über die Verstaatlichung eine aus-

führliche Stelle verlesen. Der Zweck geht dahin, auf dem Wege der Erniedrigung der Transportgebühren der einheimischen Industrie es zu ermöglichen, nach aussen zu exportieren und es auf dem Wege der Erhöhung der Tarife zu verhindern, dass die ausländische Industrie trotz der hohen Zollschranken der inländischen Industrie Konkurrenz mache. Dies ist ohne Zweifel ein sehr einfaches Mittel, um die Industrie zu heben. Wohin es aber schliesslich führen soll, wenn alle Länder in dieser Weise vorgehen, wage ich nicht auszusprechen. Aber man verfährt einmal so und es kann auch an die Schweiz die Notwendigkeit herantreten, zum Schutze ihrer Industrie in gleicher Weise zu verfahren. Ich möchte aber sofort darauf hinweisen, welche Gefahr darin besteht, einer Regierung dieses Machtmittel einer Tarifpolitik in die Hand zu geben. Wir wissen ja alle, dass wir gut regiert werden, und ich bin durchaus nicht in der Lage, daran zu zweifeln. Allein es handelt sich um Institutionen, welche die gegenwärtige Regierung überdauern. Kein Land ist gegen eine schlechte Regierung gefeit und was eine schlechte Regierung mit solch einem Machtmittel machen könnte, liegt auf der Hand. Da giebt es ein Gegengewicht. Das ist die Decentralisation, die Loslösung der Verwaltung von der politischen Landesbehörde, worauf wir hinzielen.

Ich enthalte mich, noch Gründe anzuführen, die meines Erachtens eher gegen die Verstaatlichung sprechen könnten. Ich habe die Gründe, die für die Verstaatlichung sprechen sollen, von ihrer andern Seite zu beleuchten gesucht. Allein ich will doch noch einen andern Grund anführen, der namentlich diejenige Gruppe unseres Parlamentes interessieren dürfte, welche s. Z. so entschieden gegen das Bankgesetz aufgetreten ist, weil im Falle eines Krieges die Bankvorräte als Kriegsbeute behandelt werden könnten. Für die Staatsbahnen haben wir das durchaus gleiche Verhältnis. Wie bei einer Staatsbank die Bankvorräte völkerrechtlich Kriegsbeute werden können, so ist völkerrechtlich das gesamte Rollmaterial der Staatseisenbahnen Kriegsbeute. Was das bedeutet, können Sie der Botschaft des Bundesrates entnehmen. Nach derselben übersteigt der Wert des Rollmaterials der schweizerischen Hauptbahnen den Betrag von 100 Millionen. Ich meine, dass diejenigen, welche s. Z. bei der Staatsbank dieses Verhältnis nach meiner Ansicht allerdings etwas ängstlich betrachtet haben, sich in Bezug auf die Staatseisenbahnen die gleiche Frage vorlegen sollten.

Damit bin ich am Schlusse angelangt. Ich habe versucht, Gründe zu erörtern, welche nach meinem Dafürhalten eigentlich in der Botschaft hätten erörtert werden sollen. Ich habe es bedauert, dass die Botschaft sich nicht auf einen durchaus objektiven Standpunkt gestellt, sondern dahin gezielt hat, alle Gründe zusammenzufassen, welche für die Verstaatlichung sprechen könnten, dagegen in Bezug auf die Gründe, welche gegen dieselbe sprechen könnten, Stillschweigen zu beobachten. Ich glaube, es sei die Pflicht unseres Parlamentes, die Frage von allen Seiten anzusehen. Wenn Sie meiner Auffassung beipflichten, so werden Sie auch zu der Konklusion kommen, dass unsere Bahnen nur dann verstaatlicht werden können, wenn gleichzeitig die Verwaltung derselben decentralisiert und von der politischen Landesbehörde vollständig losgetrennt wird.

**Théraulaz:** Avant d'entrer dans le fond de la question, je crois devoir exposer en quelques mots ma situation personnelle vis-à-vis de la question du rachat.

Je rappelle que lorsqu'il a été question de l'achat des actions du Central, suivant l'inspiration de celui qui était le chef de la droite à cette époque, j'ai voté avec pleine conviction contre le projet d'achat. J'ai voté de même contre la loi concernant le droit de vote des actionnaires et contre celle sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer, loi qui paraissait viser essentiellement le rachat. Dès le début j'ai été opposé à cette loi. Par contre, en 1889, j'ai voté pour l'achat des actions du Jura-Simplon par le motif que cet achat constituait une suite à la fusion intervenue entre les compagnies du Jura-Bernois et de la Suisse occidentale, parce que à cette époque la loi sur le droit de vote des actionnaires n'existait pas encore.

Dès lors, par des artifices de procédure, la Confédération s'est créé une majorité au sein de l'assemblée des actionnaires du Jura-Simplon.

J'ai fait partie de la commission d'expertise au sein de laquelle M. le chef du département m'avait fait l'honneur de m'appeler et y ai fait opposition. Je dois même faire remarquer que je suis demeuré seul à me prononcer soit contre le rachat soit contre la loi sur la comptabilité, pour les motifs que j'ai indiqués et aussi parce que à ce moment le prix indiqué comme devant former la base des calculs en vue du rachat était si insuffisant qu'il constituait un dépouillement complet des actionnaires. Depuis lors, on s'est ravisé, aujourd'hui nous sommes en présence d'un prix plus convenable, mais loin encore de représenter la valeur réelle des titres. Pour le Jura-Simplon, l'action de fr. 500, réduite à fr. 200 lors de la fusion, est cotée dans les calculs du département à fr. 119.20

En ce qui concerne le rachat, je n'ai pas modifié ma manière de voir et c'est pour cela qu'ainsi que M. Kuntschen j'ai fait minorité au sein de la commission.

J'ai pour cela 4 motifs principaux qui sont les suivants:

1. La loi poursuit surtout un but politique qui est une accentuation énorme du mouvement centralisateur à tout prix qui se manifeste en Suisse depuis quelques années. Le rachat bouleverse toute notre économie nationale, de même que notre situation politique par la remise entre les mains de la Confédération de l'influence considérable qui résulte du fait que 30 à 40,000 fonctionnaires seront employés de la Confédération. Je n'insiste pas sur ce point, chacun peut apprécier quel est le but principal de la loi.

2. La loi est inconstitutionnelle.

3. Le rachat des chemins de fer par la Confédération n'est pas indispensable dans l'intérêt général du pays.

4. Les bases financières du rachat telles qu'elles sont exposées dans le message ne me paraissent pas équitables et constituent en quelque sorte un dépouillement des actionnaires qui est de nature à nuire au crédit et à la bonne réputation de la Suisse à l'étranger.

J'ai dit que la loi était inconstitutionnelle; je ne reviendrai pas sur les raisons qui ont été développées hier par M. Kuntschen; qu'il me suffise de dire que tous les arguments accumulés dans le message, pas plus que ceux qui ont été développés hier et aujourd'hui dans cette enceinte, n'ont pu me convaincre que l'opération telle qu'elle nous est proposée soit réelle-



ment constitutionnelle. En tous cas il y a doute, même en admettant dans toute leur portée les arguments que l'on nous a opposés, et dans une question de cette importance, le doute doit être résolu en faveur de la révision constitutionnelle.

Le message nous dit deux choses très intéressantes à ce point de vue. Il reconnaît page 28 que l'art. 23 de la constitution fédérale n'a été interprété comme prévoyant le rachat des chemins de fer que depuis l'année 1852: «Depuis 1852, celui-ci (le droit de rachat) est unanimement reconnu pour autorisé par la constitution.»

On peut se demander pourquoi ce droit constitutionnel n'a été reconnu que depuis 1852, s'il existait déjà en 1848; d'autant plus que l'article constitutionnel de 1874 ne fait que reproduire l'ancien texte. En réalité, cette interprétation n'a été faite qu'à partir de la mise en délibération d'une loi qui ne pouvait pas changer la portée de la constitution. Le message invoque l'article 26: «La législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération.»

Mais si l'article 23 prévoit et donne à la Confédération le droit de racheter les chemins de fer, il n'est pas besoin de l'art. 26 pour autoriser la Confédération à légiférer en matière de construction et d'exploitation de chemins de fer. L'achat des actions du Jura-Simplon ne prouve pas qu'à cette époque le conseil fédéral eût le droit d'acheter les chemins de fer. Il y a une grande différence entre l'acquisition d'actions d'une compagnie qui continue à subsister et l'acquisition d'une ligne et son exploitation par la Confédération.

On a dit que très probablement le referendum serait demandé et qu'alors le peuple aurait l'occasion de se prononcer sur la question du rachat. C'est la seule excuse que l'on puisse invoquer pour passer outre la révision constitutionnelle. Mais admettons que le referendum ne soit pas demandé, qu'arrivera-t-il? Une chose très singulière, c'est qu'un principe nouveau sera extrait de la constitution par voie d'interprétation successive; c'est le système de l'évolution en matière constitutionnelle. Je rappelle et cela figure aux actes, que lors des premières propositions du conseil fédéral, la question de la révision constitutionnelle était prévue. Au début, le département des chemins de fer admettait que la révision constitutionnelle devait précéder l'opération du rachat.

Je passe à une autre question. Le principe admis dès le début par le pouvoir fédéral en matière de chemins de fer a été la neutralité de la Confédération en ce qui concerne la construction et l'exploitation, c'est-à-dire la propriété des chemins de fer.

M. Cramer-Frey l'a dit. On doit reconnaître que la politique suivie à l'égard des chemins de fer a été bonne pour la Suisse et que le pays tout entier et particulièrement la Confédération comme telle s'en sont admirablement trouvés. C'est la politique que nos prédécesseurs dans la carrière, les honorables magistrats de 1848 et leurs successeurs ont inaugurée et suivie. Elle a été heureuse, elle a évité à la Confédération la responsabilité et les pertes qui ont pesé sur les compagnies. La Confédération est demeurée dans une neutralité absolue; elle a vu passer les crises sans s'émouvoir et les pieds parfaitement au chaud.

Le réseau suisse s'est développé à un point que l'initiative officielle n'aurait jamais pu atteindre, mais des défauts furent constatés dans les

concessions au moment où l'autorité fédérale prit en main de les octroyer, c'est-à-dire à partir de 1852. On n'avait pas prévu dans les concessions le retour gratuit et sans indemnité ou, comme en France, avec indemnité à l'état.

Telle est la faute qui a été commise et c'est pour cela que le rachat offre aujourd'hui des difficultés que le message reconnaît et que pour arriver à la nationalisation, il a fallu créer une loi modifiant les conditions.

Aujourd'hui que les crises sont passées, que les années grasses succèdent aux années maigres pour les compagnies, la Confédération intervient et dit à celles-ci: Nous allons vous mettre à la porte de chez vous, nous allons vous racheter. Jusqu'ici vous avez fait de mauvaises affaires, vous avez perdu 375 millions, aujourd'hui les années grasses commencent, veuillez donc quitter le lieu et nous faire place. La Confédération a le droit de le faire, elle use incontestablement d'un droit qui lui est réservé dans les concessions. Mais au préalable, il est nécessaire que nous nous posions une question essentielle. Au point de vue de l'intérêt général du pays, est-il nécessaire que la Confédération procède au rachat des chemins de fer pour les exploiter elle-même, en assumant la responsabilité d'un service aussi considérable de construction et d'exploitation?

Cette première question nous conduit naturellement à en poser 3 autres:

1. La situation actuelle des chemins de fer suisses dans leur ensemble est-elle si défectueuse que le rachat s'impose?

2. Les imperfections existantes et les améliorations à introduire ne peuvent elles être corrigées et introduites, par les compagnies elles-mêmes, sans que la Confédération doive nécessairement prendre en mains l'exploitation de tout le réseau pour atteindre le but proposé?

3. L'administration fédérale, par sa nature même, est-elle mieux qualifiée que l'industrie privée pour l'exploitation de nos chemins de fer?

On peut répondre à ces questions que d'abord, comme nous l'avons dit, le principe de la politique suisse en matière des chemins de fer a toujours été la non-intervention et nous devons constater que l'organisation actuelle des chemins de fer suisses répond à notre organisation politique sur des bases fédéralistes; le groupement successif des éléments qui forment les réseaux actuels sont un produit de l'idée fédéraliste. La Confédération a en mains la législation et la haute surveillance des compagnies. Nous verrons qu'elle a été très efficace et a contribué pour beaucoup au développement de celles-ci et à l'état florissant dans lequel elles se trouvent.

A l'exploitation des chemins de fer l'industrie privée a apporté ses ressources spéciales, son argent, son savoir faire, ses aptitudes industrielles. A côté de cette intervention, nous avons eu celle des cantons qui, dans certaines parties de la Suisse, sont intervenus financièrement comme Berne et Fribourg et d'autres et ont beaucoup contribué à créer la situation favorable des compagnies.

Je crois que cette situation est, en théorie du moins, un idéal qui doit être maintenu et non détruit et que les pouvoirs publics, Confédération, cantons doivent réunir leurs efforts, non pour changer une situation qui répond à l'état politique du pays, mais pour la perfectionner, faire, dans la mesure du possible, disparaître les inconvénients inhérents à toute organisation humaine et surtout industrielle et administrative.

Je comprends que dans les grands pays, comme la France et l'Allemagne, on tende à la centralisation des chemins de fer. Au lendemain de la guerre de 1870 Bismarck, voulant grouper tous les pays allemands sous la bannière de la Prusse, a tenté un suprême effort pour la nationalisation de tous les chemins de fer allemands. Il a réussi en ce qui concerne la Prusse, mais que dans notre pays nous n'ayons pas d'autre ambition que d'imiter les pays monarchiques, voilà ce que je ne comprends pas.

La France ne cherche pas à centraliser ses chemins de fer, bien qu'elle soit, mieux que tout autre pays, en situation de le faire, puisqu'elle paye déjà un amortissement pour arriver à la possession de ses lignes à l'expiration des concessions. La France s'est trouvée à la tête d'un réseau de chemins de fer d'état de près de 16,000 kilomètres dont elle a rétrocédé une grande partie à différentes compagnies, ce qui l'a réduit aujourd'hui à 3500 kilomètres. L'état français garantit l'intérêt et les dividendes d'amortissement aux actions; non seulement il ne songe pas à centraliser, mais il cherche à décentraliser, et il tend à se débarrasser des lignes de son réseau.

Les compagnies ont donc créé notre réseau tel qu'il existe aujourd'hui, au prix de sacrifices considérables et ces sacrifices mêmes, dans le message du conseil fédéral, on les exploite contre les compagnies! C'est là un procédé que je ne puis admettre.

Les compagnies ont éprouvé une perte d'environ 375 millions dont 110 pour pertes de cours. Ces pertes ont été payées des deniers des actionnaires, sans cela elles se seraient produites au détriment de l'état. A ce point de vue, les compagnies ont rendu des services éminents. La Confédération aurait été impuissante à créer le réseau suisse tel qu'il existe, non au point de vue financier, mais à celui des formalités qu'il aurait fallu accomplir; jamais les chambres ne l'auraient décidé.

Du reste, l'administration de nos compagnies est très bonne, excellente même; sans doute, elle n'est pas parfaite, mais sous l'influence des services fédéraux, des règlements et ordonnances qui ont été élaborés et imposés aux compagnies, leur administration peut être considérée comme bonne, en tous cas au moins égale à celle des chemins de fer des pays qui nous entourent. C'est pour cela que l'on éprouve un sentiment pénible en lisant le message du conseil fédéral, devant les reproches accumulés et exagérés qu'il contient à l'adresse des compagnies; il ignore les efforts qui ont été faits, il conteste les résultats obtenus et parce que tout n'est pas parfait, il condamne tout ce qui existe. Il cherche par tous les moyens à discréditer les compagnies et à diminuer la valeur de leurs titres; les compagnies lui portent ombrage, cela est évident et pour l'administration fédérale, les compagnies voilà l'ennemi, il faut, à tout prix, les faire disparaître!

On a déjà relevé les nombreuses erreurs d'appréciation contenues dans le message, ces rectifications se trouvent dans le bulletin sténographique des séances du conseil des états à la page 317, chacun peut les consulter; elles portent surtout sur les relations des compagnies entr'elles, mais aussi sur l'entretien des lignes, sur le matériel, sur l'insuffisance du personnel, sur les tarifs et les horaires. Le message parle aussi de la chasse aux gros dividendes, je crois qu'un tel reproche n'est pas à sa place sous la plume du conseil fédéral. Du reste

que signifie ce reproche, il faudrait s'entendre sur ce que l'on veut dire par là. De 1884 à 1895 certes le rendement des actionnaires a augmenté, mais ne convient-il pas de rappeler le point de départ? En 1884 325 millions de francs de capital nominal se partagent 5,764,000 francs soit 1,80 %. En 1895 on parvient à distribuer 18,121,000 francs pour un capital porté à 370 millions, si l'on tient compte de la refonte du Jura-Simplon en 1890. On est donc arrivé à 4,90 % de revenu moyen. Peut-on prétendre qu'un revenu moyen de 4,90 % dans une entreprise de chemins de fer et pour une période de 12 ans constitue ce que l'on a appelé la chasse aux gros dividendes? Non, il ne faut rien exagérer et il est évident qu'en soutenant que les compagnies n'ont d'autre but que la distribution de gros dividendes, on va trop loin. Que certains actionnaires soient portés à augmenter les dividendes, c'est possible, mais il faut bien reconnaître que, plus sages et mieux avisées, les directions des compagnies ont toujours la tendance à réduire le dividende pour augmenter le fond d'amortissement.

A tous les points de vue, les compagnies suisses peuvent supporter la comparaison avec les compagnies étrangères. Sous l'impulsion des pouvoirs fédéraux, elles réalisent chaque jour des progrès sérieux et importants. Dans le domaine des chemins de fer, l'administration fédérale a exercé une heureuse influence, je me plais à le reconnaître. Ces progrès sont un garant de ce que les compagnies pourraient faire à l'avenir, sans avoir recours au rachat, en améliorant leur service et corrigeant les imperfections qui sont signalées.

Quels sont les arguments principaux que l'on fait valoir en faveur du rachat? Ce sont surtout des questions d'horaires et de tarifs. A l'égard des horaires, il s'engage entre la Confédération et les compagnies des luttes qui sont résolues dans des conférences entre les représentants des compagnies, des délégués cantonaux et le département fédéral compétent qui tranche en dernier ressort; il n'y a donc pas là de difficulté. En ce qui concerne le raccordement avec les lignes étrangères, ce qui s'est fait jusqu'ici, nous est, encore une fois, un garant de ce qui peut encore se faire.

Quant aux tarifs, on nous dit qu'il sont trop élevés, il s'agirait pourtant de savoir, si cette légende est exacte. Est-il vrai que les tarifs de transport soit des marchandises, soit des voyageurs soient trop élevés? Pour ma part, je ne le crois pas. La base du tarif intérieur pour voyageurs est en Suisse de 0,08 par kilomètre, égale ou inférieure à la taxe des pays circonvoisins, Allemagne, France, Italie. Vous voyez que cette légende est sujette à révision.

Est-il bien vrai que dans l'état de choses actuel l'autorité fédérale ne puisse pas arriver, d'intente avec les compagnies, à l'unification des tarifs? Il est vrai que les concessions ne le permettent pas, mais on a déjà fait, dans ce domaine des chemins de fer, tellement d'expériences que les concessions n'autoriseraient pas à faire, que je crois qu'avec un peu d'effort le conseil fédéral parviendrait sans peine à grouper les compagnies, et à s'entendre avec elles en vue de l'établissement d'un tarif uniforme. Il faudrait seulement un peu de bonne volonté; or les essais qui ont été faits l'ont-ils été avec le désir d'aboutir? Voilà la question que je me pose.

On nous dit que les compagnies opposent de la

résistance à toutes les améliorations que l'on propose. Il est dans la nature humaine de se défendre lorsque l'on veut modifier ses habitudes et son existence. Je ne rechercherai pas si les améliorations qui ont déjà été obtenues par l'intervention de la Confédération l'ont été avec plus ou moins de peine, il suffit de constater que de nombreux et importants progrès ont été introduits. Par conséquent, du fait que les compagnies se défendent il n'en faut pas déduire que nécessairement il faille détruire les compagnies pour briser leur résistance. — Je me permettrai de faire une digression en ce qui concerne l'avenir des chemins de fer en Suisse; nous examinerons plus tard la question de l'amortissement en 1960.

M. Schobinger a parlé de l'avenir de l'industrie en Suisse qui, d'après le conseil fédéral, impose nécessairement le rachat.

J'admets qu'avec l'unification on peut réaliser certaines conditions de nature à favoriser l'augmentation et l'amélioration du trafic intérieur et international, mais je crois que le point important, le côté dans lequel l'industrie suisse et particulièrement celle des transports trouvera dans l'avenir une mine de profits, c'est dans l'utilisation des nombreuses forces électriques que peut nous fournir notre pays et qui nous libéreront du tribut énorme, ruineux, que nous payons chaque année aux pays producteurs de houille, en mettant à notre portée la traction électrique. C'est de ce côté qu'est l'avenir des chemins de fer suisses, c'est là qu'ils trouveront une source énorme de bénéfices. Quelques compagnies ont déjà commencé, celle de Konolfingen-Thoune par exemple, tandis que d'autres encore étudient le même système.

Arrivons maintenant au point essentiel. M. Cramer-Frey, de même que le message, nous a dit que le point véritablement essentiel, le seul qui puisse être invoqué en faveur du rachat, c'est la question de l'amortissement en 1960, afin de pouvoir soutenir la concurrence des états voisins.

Tout d'abord est-il bien certain que les pays qui nous entourent auront racheté leurs chemins de fer à cette époque? Je ne le crois pas. Ils en ont commencé l'amortissement, mais je doute fort qu'au train dont ils vont, ils puissent le terminer pour 1960; j'estime qu'à cette époque il sera encore fort incomplet. Néanmoins admettons que tous les pays qui nous entourent, la France, l'Italie, l'Allemagne, la Belgique auront libéré leurs chemins de fer en 1960, à l'expiration des concessions; je dis que la Suisse fait bien de songer à cette échéance, mais qu'il y a plusieurs moyens d'arriver, sans le rachat, au résultat que nous voulons atteindre. Ces moyens ont été développés par des hommes très compétents dans des articles de journaux et des brochures. A la suite des calculs qu'ils ont faits ils sont arrivés à reconnaître que la Confédération avait un moyen très simple qui consiste à procéder chaque année, depuis 1897 ou 1903, à l'amortissement du capital des chemins de fer. En capitalisant chaque année quatre millions, la Confédération arriverait en 1960 à avoir amorti son capital de chemins de fer. Je ne puis garantir absolument cette somme de quatre millions, mais je crois bien me souvenir que c'est celle qui a été indiquée.

Ainsi étant admis que la Confédération doit amortir son capital chemins de fer pour l'échéance de 1960, je dis que pas n'est besoin de rachat; la Confédération peut s'en tirer à bien meilleur compte et sans

bouleverser notre situation économique toute entière. — L'erreur fondamentale des partisans du rachat est de croire que la Confédération fera tout à la perfection. Les premières années, je ne dis pas, il est possible qu'une série de petites améliorations soient réalisées, mais la notion de l'état industriel est contraire à la nature même des choses; dans tous les pays les administrations tombent dans la routine et deviennent nécessairement inférieures à l'industrie privée stimulée par l'appât du gain. C'est là un principe humain qui trouve sa réalisation en Suisse comme ailleurs.

Nous n'avons qu'à voir ce qui se passe dans les pays voisins; on nous a si longtemps cité la Prusse comme un pays modèle, où tout était pour le mieux et voilà que tout-à-coup cette légende doit être abandonnée.

La presse allemande et spécialement celle de Prusse est pleine de récriminations au sujet des tarifs, qui n'ont pas été diminués comme on l'avait promis; en outre on signale l'administration par l'état comme une source de retards, d'accidents et de déficiences de tous genres. Voilà ce que vous pouvez lire dans les journaux prussiens de ces derniers jours: «Dans tous les pays du monde on se plaint des lignes d'état, malgré la concurrence qui oblige généralement celui-ci à ne pas négliger ses lignes autant qu'il le ferait si tous les chemins de fer importants étaient nationalisés. Il en est ainsi en France, tout le monde le sait, et il n'en est pas autrement en Allemagne. Tout particulièrement depuis quelques mois, en effet, l'opinion publique est fort agitée à la suite des accidents qui se produisent journellement sur toutes les lignes des chemins de fer de l'état prussien, qui empêche — par sa parcimonie et par le régime essentiellement fiscal qu'il a imposé à l'exploitation du réseau de l'état — l'administration des chemins de fer de faire les dépenses nécessaires pour assurer la bonne marche du service. Le fait est qu'en juillet dernier 226 accidents de chemins de fer se sont produits sur le réseau prussien. 60 personnes, dont 51 voyageurs, y ont trouvé la mort, 154 ont été grièvement blessés. Pendant le mois d'août, le bilan des accidents de chemins de fer accuse même des chiffres beaucoup plus considérables, et depuis le 1<sup>er</sup> septembre les journaux enrégistent jusqu'à quatre et cinq accidents de chemins de fer par jour, qui tous ont fait des victimes. Ces accidents sont pour la plupart la conséquence de l'inadvertance d'employés subalternes surmenés, ou ils sont dus au mauvais état dans lequel se trouve le matériel roulant.»

Tels sont les résultats auxquels on est arrivé après 20 ans de nationalisation des chemins de fer prussiens, si bien organisés, disait-on. On prétend qu'en Suisse il n'en sera pas de même, parce que la fortune des chemins de fer sera administrée d'une façon spéciale, en dehors de l'administration fédérale. Sans doute, je crois que ce sera une innovation excellente, je ne le conteste pas. Seulement, dans la vie des peuples, il peut arriver bien des événements graves qui bouleversent toutes les prévisions.

En Allemagne les chemins de fer étant nationalisés, nous avons vu l'état renoncer complètement ou partiellement à l'amortissement dans les cas de grand besoin. Dans ces moments on prend là où il y a et lorsque le trésor des chemins de fer sera bien garni en vue de l'amortissement, on sera tenté à un moment donné de mettre la main sur le magot.

On a reproché aux compagnies, nous l'avons vu, la poursuite des gros dividendes, mais la Confédération ne sera-t-elle pas tenue, elle aussi, à un contrôle sérieux de ce qui concerne les finances? Le souci du service de la dette, des intérêts et de l'amortissement ne remplacera-t-il pas dans une certaine mesure la recherche de gros dividendes?

Puis l'opération elle-même de l'emprunt de ces 1200 millions au moment de l'échéance du rachat, en 1903, est bien peu préparée aujourd'hui, on n'en connaît pas les bases, elle peut se produire dans un moment où les circonstances financières du monde entier seront bouleversées. Toutes ces considérations n'ont pas encore été élucidées.

On nous dit: Il ne faut pas s'effrayer, le crédit de la Confédération est excellent et suffira à tout! Je crois pourtant que l'on procède à cet égard d'une façon par trop sommaire; on devrait se préoccuper un peu plus de cette grosse échéance qui obligera la Confédération à emprunter un capital de 1200 millions.

Les économies réalisées seront insignifiantes. Le message fait grand bruit de 600,000 francs d'économies qui seraient réalisées sur l'administration générale; c'est très problématique mais ces économies dussent-elles même se produire à un centime près, qu'est-ce que 600,000 d'économies vis-à-vis d'un budget annuel de 50,000,000. C'est insignifiant, cela ne pèse pas dans la balance et ne peut en tout cas pas contrebalancer les défauts du projet dans son ensemble au point de vue politique et administratif.

Et la question ouvrière? Le message du conseil fédéral dit qu'après le rachat la question ouvrière n'existera plus, qu'il n'y aura plus de demandes d'augmentation de salaires, ni de diminution des journées de travail. C'est un optimisme absolument exagéré, je crois que ces demandes se produiront d'autant plus quand l'administration de l'état sera en jeu. L'administration officielle devient généralement féroce vis-à-vis de ses employés, parce qu'il n'y a pas de responsabilité personnelle des employés les uns vis-à-vis des autres, il y a l'administration en général. Il y a encore un autre inconvénient, dans les pays à suffrage universel comme la Suisse, c'est que l'administration doit forcément subir les conditions du plus grand nombre. Voilà deux écueils qui peuvent se présenter et peut-être tous les deux à la fois.

Voilà bien des interrogations qui demeurent sans réponse et si l'on est fondé à conclure sur le premier point que le rachat n'est pas nécessaire dans l'intérêt général du pays, on peut ajouter qu'il y a de très forts arguments qui militent contre son acceptation.

Reste à examiner la question des plus importantes bases financières du rachat telles qu'elles sont exposées dans le message. Ces bases ne paraissent pas équitables et constituent un dépouillement des actionnaires, qui ne peut que nuire au crédit public et à la bonne réputation de la Suisse à l'étranger.

Il est de droit universel que lorsque l'état exproprie un citoyen dans un but d'intérêt public, l'indemnité allouée doit représenter largement, non seulement la valeur brute de l'objet, mais encore la valeur d'affection et l'accroissement probable et même possible de cet objet.

Vous me direz que nous sommes en face du rachat et non d'une expropriation. C'est vrai, mais il demeure que l'état doit traiter les compagnies d'une manière équitable et en cas de rachat tenir compte des règles

relatives à l'expropriation. Or, contrairement à ce principe, la Confédération qui, en 1891, offrait de payer les actions du Central bien au dessus de la valeur réelle, veut aujourd'hui, à tout prix, faire en même temps que le rachat une bonne affaire financière. Le message ne s'en cache du reste pas. La Confédération doit s'enrichir au détriment des actionnaires. Ce point de départ admis, l'imagination des juristes et calculateurs du département s'est mise en campagne et réellement elle a enfanté des merveilles: Voyons plutôt.

La loi sur la comptabilité de 1883, nous dit le message, est insuffisante en ce qu'elle ne définit pas ce qu'il faut entendre par «produit net» et «dépenses de premier établissement», ce qui, de prime abord, peut paraître incomber aux tribunaux chargés de trancher les difficultés soulevées par l'application des dispositions des concessions relatives au rachat.

Non! on crée la loi de 1895 à l'effet de déterminer ces deux points de façon à lier le juge.

De plus, on supprime la clause du tribunal arbitral prévu pour quelques-unes des lignes et enfin, on interprète, en fait, les expressions «bon état d'entretien» par «état neuf» et on base sur cette interprétation extensive, l'application de la nouvelle comptabilité aux compagnies. Celles-ci étant liées, en ce qui concerne leur comptabilité, par les dispositions de la loi, on espère amener le juge, au moment du rachat, à appliquer les calculs imposés précédemment aux compagnies.

Le conseil fédéral et le tribunal fédéral baseront leurs décisions et arrêts sur les dispositions de la loi, révisée, sur la comptabilité des chemins de fer; 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.

Une revue financière d'un pays voisin où est intervenu également le rachat par l'état, par conséquent impartiale vis-à-vis de la Suisse, appelle cela l'ingéniosité du conseil fédéral et apprécie l'opération de la manière suivante:

L'on admirera l'ingéniosité dont le conseil fédéral a fait preuve dans l'occurrence.

Ainsi, d'après le message, la recette nette est le produit des transports proprement dits, à l'exclusion de toute autre recette. Grâce à cette définition, on enlève des recettes, par exemple, le produit des capitaux disponibles, l'intérêt en banque des bénéfices jusqu'à leur attribution, etc. Du côté des dépenses, par contre, on élève fictivement les sommes que les compagnies réservent pour les fonds de renouvellement. Ainsi corrigés, les comptes annuels des compagnies présenteront une moindre recette et une plus forte dépense et le résultat final en sera doublement affecté.

Le même travail est fait sur le compte de premier établissement. Voici comment. Prenant pour base les chiffres mêmes des compagnies relatifs au coût des lignes construites ou en construction et la valeur du matériel existant, le conseil fédéral y ajoute les dépenses probables jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1903 sur les lignes du réseau actuel. Et ici se présente une double éventualité: ou bien la somme à payer du chef de la capitalisation des recettes est inférieure au coût de premier établissement, au Nord-Est par exemple, et alors les dépenses dites probables, étant effectuées

à l'aide des deniers de la compagnie, viendront augmenter le chiffre définitif minimum du rachat et la compagnie sera indemnisée de ses débours nouveaux; ou bien la capitalisation de la rente donne un chiffre supérieur au compte de premier établissement augmenté de ces dépenses probables — c'est le cas du Central, par exemple — et alors la compagnie fera de ses deniers ces dépenses jusqu'en 1903 et n'en sera pas remboursée.

Mais ce n'est pas tout. Du compte de premier établissement ainsi formé, on retranche une somme arbitrairement fixée, mais très forte, pour dévaluation des lignes, aménagements et moyens d'exploitation, matériel fixe et roulant insuffisant ou de qualité inférieure. Bref, le conseil fédéral entend racheter un outil neuf, complètement et largement aménagé, et déduit du prix qu'il entend payer la somme nécessaire pour remettre le réseau en pleine valeur selon ses désirs et les perspectives d'avenir du trafic.

La clause du rachat des chemins de fer suisses, interprétée largement, était déjà favorable aux lignes ne couvrant pas l'intérêt de leur capital de premier établissement et dure aux lignes que l'on pouvait déposséder de tout avenir en remboursant 35 fois la rente produite par l'exploitation sans y ajouter aucune prime ou indemnité d'expropriation. Mais avec les interprétations judaïques du conseil fédéral cette clause devient un véritable déni de justice.

Pour les compagnies qui ne couvrent pas l'intérêt du coût de premier établissement, chicaner sur ce prix est vraiment trop mesquin.

Des observations bien plus épicées encore, exagérées peut-être même quelquefois, ont défrayé et défraient encore les journaux d'outre Rhin où l'on ne se lasse pas de faire entre la «fides punica» et l'honnêteté suisse des rapprochements suivis de suppositions vraiment pénibles pour les citoyens et même les membres des premières autorités du pays.

Cette question de l'établissement des comptes du rachat et de la situation du tribunal fédéral, en ce qui concerne le rachat, en présence de la loi sur la comptabilité et des concessions, a été déjà longuement discutée aux états.

Le n° 2 des propositions de la minorité de la commission vise le même point. J'y reviendrai donc, lors de la discussion des articles.

C'est par ces artifices de procédure que l'on arrive à réduire la valeur des actions dans des proportions qui font contraste avec la réalité des faits et, plus encore avec les offres faites antérieurement par la Confédération à une époque où le rendement des chemins de fer était bien moindre.

En effet, on verra que depuis lors le réseau étant resté stationnaire comme étendue de lignes, le trafic s'est fortement développé. En douze ans, de 1884 à 1895, l'augmentation de la recette brute kilométrique a été de 33 p. c. environ pour les réseaux du Jura-Simplon, du Nord-Est et de l'Union; elle a atteint 46 p. c. sur le Central et a été jusque 65 p. c. sur la ligne du Gothard, dont la progression a été remarquable par sa régularité et sa continuité.

Que dire des perspectives d'avenir? Je cite l'appréciation du journal déjà indiqué.

Comment ces calculs de probabilités ont-ils été établis? Nous n'avons pas trouvé trace de la méthode dans le message. Les hypothèses sont simplement posées. Or, de ces hypothèses mêmes résulte l'ardent désir

et aussi la ferme volonté de déprimer les recettes nettes, de façon à enlever aux compagnies jusqu'à l'espoir dans l'avenir, le dessin bien arrêté de fausser, par des moyens de comptabilité arbitraires, cette loi fort simple qui veut que, dans une exploitation de transports; le produit net croisse avec la recette brute et en proportion de l'augmentation de cette recette brute.

Ainsi des lignes qui depuis dix ans ont vu leur recette brute augmenter chaque année en moyenne de 600 à 700 francs sont condamnées préventivement à ne plus progresser qu'à raison de 300 francs. Pour le Central dont l'augmentation annuelle est de 1,456 francs, l'avenir ne doit donner que 314 francs de supplément de produit kilométrique annuel. Pour le Gothard qui a gagné 61—40 p. c. en dix ans, ou encore 2,350 francs par an, il est prévu une maigre progression de 607 francs par an et par kilomètre. C'est-à-dire qu'en huit ans, de 1896 à 1903, la recette brute, avec un coefficient d'exploitation de 55 p. c., n'augmentera que de 4,856 francs, soit encore de 70—80 p. c. pour huit ans ou moins d'un pour cent par an. Et pourtant la progression de ces dix dernières années est de plus de 6 p. c. par an. Ou a-t-on vu qu'une ligne comme le Gothard soit à son plein rapport parce qu'après 15 ans d'exploitation la recette kilométrique a atteint 61,739 francs? Personne ne croira que la ligne soit à son apogée, et les calculateurs du conseil fédéral sont sans doute persuadés du contraire. Au surplus, en 1896 la recette brute du Gothard a augmenté de 448,000 francs, soit de 1,866 francs par kilomètre, et au Jura-Simplon, au Nord-Est on a relevé de belles augmentations brutes de 1,900,000 francs et 1,250,000 francs.

Je conclus donc que les bases du rachat exposées dans le message et qui doivent, dans l'esprit de l'administration fédérale, être fixées par la loi sur la comptabilité et lier le juge, ne sont pas équitables et risquent de constituer une vraie spoliation légale des actionnaires et que la loi sur la comptabilité est un traquenard dans lequel on compte bel et bien faire choir les compagnies.

Quelques points en terminant sur l'extension du réseau des chemins de fer et spécialement des chemins de fer secondaires. L'opinion générale c'est que l'extension de ces chemins de fer et même de ceux à voie normale va être tout-à-fait arrêtée par le rachat, parce que la Confédération sera liée par le budget et ne pourra pas faire ce que les compagnies faisaient, chacune pour son compte. D'un autre côté il est probable que les subventions des cantons et des communes qui, lorsqu'il s'agissait de doter le pays de chemins de fer affluaient en grand nombre et étaient représentées par des actions de subvention, seront tarées et la Confédération se trouvera dans une situation embarrassée.

Dès que l'état eut pris en mains la question des chemins de fer secondaires, les demandes ont afflué de toutes les contrées. Le pouvoir politique a dû, pour des motifs politiques, condescendre à ces demandes, mais il l'a fait en établissant une échéance pour la construction successive des différents réseaux.

Qu'est-il arrivé? Dès que le décret fut rendu, admettant en principe la construction de 12,000 kilomètres de chemins de fer secondaires, les contrées, les populations n'ont plus tenu aucun compte des délais assignés dans la loi; chacun voulait être servi de suite.

La Confédération va se trouver dans la même situation; si elle ne fait rien, elle indisposera les contrées et si elle veut satisfaire toutes les demandes, elle ruinera les finances des chemins de fer.

L'honorable M. Gobat a fait au sein de la commission une proposition pour le subventionnement des chemins de fer secondaires. Je ne sais s'il y a renoncé, mais dans les développements qu'il a donnés à la question, il a signalé tous les dangers qui pouvaient en résulter pour la Confédération et la situation difficile dans laquelle celle-ci allait se trouver. Il concluait qu'il ne pouvait pas être question d'admettre que le rachat eût pour effet d'arrêter l'essor des chemins de fer secondaires.

Encore un mot en ce qui concerne l'art. 47 a relatif au Simplon.

Je ne saurais trouver mauvais que nos amis et voisins du canton de Vaud poursuivent la réalisation de l'oeuvre du Simplon par tous les moyens en leur pouvoir. Sous ce rapport, nous sommes en parfaite communion d'idées avec eux, puisque le canton de Fribourg est simploniste et qu'il a toujours marché la main dans la main avec le canton de Vaud sous ce rapport.

Mais je me demande, contrairement à l'opinion qui a été émise hier par M. le rapporteur de la majorité de la commission, si le rachat est bien le meilleur moyen d'arriver à la construction du Simplon. Il y a bien longtemps que je m'occupe de la question, j'y ai beaucoup réfléchi et je ne puis arriver à la conviction que le rachat soit le meilleur moyen d'arriver à la réalisation des vœux du canton de Vaud, qui de tous les cantons romands est le plus intéressé au percement du Simplon. C'est mon opinion dès le commencement et elle n'a fait que s'affermir jusqu'à aujourd'hui. Nous pouvons affirmer en toute conscience que si l'éventualité du rachat n'était pas venue sur le tapis, en ce qui concerne les 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millions de subvention de la Suisse, la question serait depuis longtemps entièrement résolue. Comme l'a dit hier M. Kuntschen, le rachat a occasionné un temps d'arrêt pour la question du Simplon. Avec la compagnie du Jura-Simplon, le percement du Simplon est certain, avec le rachat il est probable, mais non absolument certain; l'article 47 a qui est un engagement moral n'engage pas la Confédération d'une manière absolue et il peut se produire telle circonstance, j'espère que ce ne sera pas le cas, qui empêche la réalisation de l'oeuvre.

Je ne puis pas admettre l'optimisme de M. Gaudard qui veut le rachat par la Confédération pour augmenter l'idée fédéraliste. Je crois que la note est vraiment un peu forcée. Le rachat, tout le monde est d'accord et M. Gobat nous le disait, a bien pour effet de centraliser les chemins de fer entre les mains de la Confédération. Que les cantons y perdent plus ou moins, cela n'enlève rien à ce fait que le rachat tel qu'il est proposé par la Confédération constitue un pas de géant, un pas définitif même, fait par la Suisse dans la voie de la centralisation.

En ce qui concerne M. Gaudard, je préfère ne retenir de son argumentation que la première partie, à savoir que le canton de Vaud est partisan du rachat en vue du Simplon et non pas à cause d'une soi-disant extension du fédéralisme dans le canton de Vaud ou dans le reste de la Suisse.

Je n'en veux pour preuve que la déclaration qui a été faite par M. Gaudard au sein de la commission, en réponse à une observation de M. Rusconi qui rappelait que le canton du Tessin qui avait dû fournir gratuitement le terrain pour le chemin de fer du Gothard, trouvait que les conditions faites à la Suisse romande pour le percement du Simplon étaient trop avantageuses et disait ne pas trop savoir comment le canton du Tessin les accepterait.

La réponse ne s'est pas fait attendre. M. Gaudard a déclaré qu'à la moindre hésitation devant le conseil national la députation vaudoise toute entière et derrière elle le canton de Vaud se retourneraient contre la nationalisation des chemins de fer.

Voilà sur quel terrain se pose la question, par conséquent je persiste à dire qu'au point de vue de M. Gaudard le Simplon joue, en matière de nationalisation, un rôle beaucoup plus grand et efficace que la soi-disant question fédéraliste dans le canton de Vaud.

Je n'aurais pas soulevé cette question si M. Gaudard ne s'était pas paré d'arguments fédéralistes pour appuyer sa manière de voir. Je crois que si l'honorable député veut favoriser le fédéralisme dans son canton, il vaut beaucoup mieux laisser simplement les choses dans leur état actuel. Jamais la compagnie du Jura-Simplon ne représentera davantage les idées fédéralistes que dans la situation actuelle. Je me permets de rappeler ici ce que disait au sein de la commission, M. Gobat qui est partisan de la centralisation complète des chemins de fer, et au point de vue technique je crois qu'il est dans le vrai: Vous voulez faire de la décentralisation, disait-il, mais elle est toute faite! Laissez les choses dans leur état actuel, vous n'obtiendrez jamais une situation plus complètement fédéraliste que celle qui existe aujourd'hui.

J'ai hâte de terminer, bien que d'autres points se pressent en foule à mon esprit, tellement la mine des objections à ce malheureux projet de rachat est inépuisable; plus on réfléchit plus on se convainc que l'opération est détestable. C'est du reste l'opinion qui tend à se répandre de plus en plus, non seulement dans les milieux spéciaux, mais encore dans le peuple. A ce point de vue la campagne référendaire sera extrêmement intéressante, parce qu'une quantité de citoyens, plus considérable qu'on ne le croit, laissent aller les choses dans l'attente du grand jour du référendum, où ils fausseront compagnie aux partisans du rachat.

Je vous recommande donc l'adoption des propositions de la minorité de la commission, c'est-à-dire la non-entrée en matière.

**Vigier:** Da mir zu Ohren gekommen ist, es seien noch zwölf Redner eingeschrieben, werde ich trachten, Ihre Aufmerksamkeit nicht allzulange in Anspruch zu nehmen. Sie haben die Argumente der Gegner der Vorlage und auch diejenigen der Anhänger gehört und ich erachte es beim gegenwärtigen Stand der Diskussion für angezeigt, die Hauptargumente, welche die Majorität der Kommission bestimmen, für die Vorlage einzutreten, neuerdings hervorzuheben. Eines der Hauptargumente der Kommissionsmehrheit, welches auch den Sprechenden veranlasst, mit aller Energie und voller

Ueberzeugung für diese Vorlage einzutreten, liegt im gegenwärtigen Zustand unserer Eisenbahnen in Beziehung auf den Aktienbesitz. Warum? Es ist landauf, landab und vor allem in diesem Ratssaal bekannt, wie es sich mit diesem Aktienbesitz verhält und die Botschaft giebt darüber Aufschluss. Es ist z. B. bekannt, dass bei der Centralbahn die Mehrheit der Aktien in ausländischen Händen liegt, ebenso bei der Gotthardbahn und dass eine sehr grosse Anzahl von Nordostbahnaktien im Besitz eines Mannes sich befinden. Fragen wir uns deshalb, welche Uebelstände denn aus diesem Zustand entstehen, und da erlaube ich mir, in erster Linie darauf aufmerksam zu machen, dass vom gesamten Rückkaufskapital von 964 Millionen, welches in der Botschaft vorgesehen ist, nur 320 Millionen wirklich Aktien betreffen. 644 Millionen fallen auf das Obligationenkapital. Der grosse Uebelstand liegt nun darin, dass die gesamte Bahnverwaltung, welche ein Kapital von nahezu einer Milliarde in sich schliesst, von den Besitzern der Aktien, von 320 Millionen, regiert wird. Wir in der Schweiz sind in der merkwürdigen Lage, dass unsere Bevölkerung, welche diese 644 Millionen in Obligationen besitzt, den niedrigen Zinsfuss, welcher dafür bezahlt wird, das Ausland mit 320 Millionen die hohen Dividenden einzieht und dazu — das ist die Hauptsache — unsere Bahnen regiert. Die Obligationen, welche in der Schweiz sind, haben absolut keinen Einfluss auf die Führung und die Geschicke unserer Transportanstalten, wohl aber die verschwindend kleinere Zahl von 320 Millionen in Aktien. Da erlaube ich mir, auch Herrn Kuntschen entgegenzutreten, der sagt, wenn wir die Bahnen zurückkaufen, so seien wir ebenso vom Ausland abhängig wie gegenwärtig. Das ist nach meiner Ansicht unrichtig, denn der grössere Teil des notwendigen Kapitals ist gegenwärtig schon in schweizerischen Händen und nur der kleinere Teil befindet sich in ausländischen Händen. In zweiter Linie entgegne ich Herrn Kuntschen, dass es ein grosser Unterschied ist, ob wir Staatsanleihen machen, um die Bahnen zurückzukaufen oder ob wir, wie jetzt, die Aktionäre mit 320 Millionen die ganze Bahn, die doch ein Kapital von einer Milliarde erfordert, regieren lassen. Mir scheint, dass in Zukunft, wenn wir zurückgekauft haben, von einer Abhängigkeit vom Auslande nicht mehr die Rede sein kann, weil die Besitzer von Staatsobligationen als solche, nicht wie die Besitzer von Bahnaktien bei den Bahngesellschaften einen entscheidenden Einfluss ausüben können. Ich habe nun, wenn die Frage aufgeworfen wird, wie denn die Aktionäre der jetzigen Bahnen einen entscheidenden nachteiligen Einfluss üben und wie sie in diesen Aktienbesitz kommen, ein Dokument hier, welches ziemlich deutlich zeigt, wie die Finanzwelt in diesen Besitz kommt und wie er konstruiert wird. Es ist die Bilanz einer schweizerischen Bank. Unter den Passiven steht: Aktienkapital 15 Millionen, unter den Aktiven das nicht einbezahlte Aktienkapital von 12 Millionen. Es sind also faktisch 3 Millionen Kapital einbezahlt worden. Ferner sehen wir unter den Passiven 15 Millionen Obligationen, sodann einen Aktivsaldo von Fr. 1,618,000. Sie sehen, dass mit einem Aktienkapital von 3 Millionen ein Aktivsaldo von rund Fr. 1,600,000 erworben wurde. Unter den Passiven finden Sie 10 Millionen gegen Hinterlage von Wertpapieren und 7 Millionen Debitorenkonto.

Das nun sind die Aktien einer Bahn, welche hier als Garantie deponiert werden. Daraus geht hervor, dass bei der bestehenden Organisation mit drei Millionen einbezahlem Aktienkapital 17 oder sagen wir 20 Millionen Aktien der schweizerischen Bahnen hinterlegt sind und dass die Aktionäre, welche diese 3 Millionen einbezahlt haben, in einem Jahr einen Gewinn von Fr. 1,600,000 realisiert haben. Das Aktienstück steht zur Verfügung. Nun könnte gefragt werden: Ja haben diese ausländischen und schweizerischen Aktionäre nicht das Recht, so zu operieren? Es unterliegt gar keinem Zweifel, dass das eine ganz loyale und finanziell kluge, sogar eine ganz vorzügliche Operation ist. Allein der Uebelstand besteht für uns darin, dass dann diese Kapitalisten ihren Einfluss in unsern Bahnen nach allen Richtungen geltend machen. Wenn schweizerische Bankinstitute und schweizerische Finanzmänner in Spanien, Rumänien oder andern Ländern derartige Operationen abschliessen würden, so würden wir ihre Klugheit und ihr finanzielles Geschick bewundern; allein dass wir die Gesetze, die Regierungen, die gesetzgebenden Behörden und die Bevölkerung jener Länder bewundern würden, bestreite ich. Wir würden jene Länder, die eine solche Ausbeutung durch ausländisches Kapital zugeben, zweifelsohne der Kurzsichtigkeit, um einen naheliegenden, aber unparlamentarischen Ausdruck zu vermeiden, beichtigen. Bei uns in der Schweiz aber lassen wir einen derartigen Zustand bestehen. Die gegenwärtige Vorlage hat den Zweck, mit dieser Wirtschaft einmal aufzuräumen.

Worin aber besteht der Uebelstand beim gegenwärtigen Zustand unserer Bahnen? Herr Schobinger machte Sie darauf aufmerksam, dass bei sämtlichen uns umgebenden Staaten, welche ihre Bahnen verstaatlicht haben, nicht nur die finanziellen Interessen der leitende Gedanke sind, sondern dass man die Tendenz verfolgt, auch auf die Tarifpolitik einen massgebenden Einfluss auszuüben. Bei uns ist es unter den bestehenden Verhältnissen nicht möglich, in dieser hochwichtigen Frage irgend welchen Einfluss auszuüben. Wir stehen also vor der Thatsache, dass wir gegenwärtig zur Tarifpolitik nichts zu sagen haben, während die uns umgebenden Staaten durch die in ausländischen Händen sich befindenden Bahnaktien just darin einen gewaltigen Einfluss ausüben. Dass das Ausland die Tarifpolitik intensiv betreibt, ist Thatsache. Wir hören das aus diesen und jenen Kreisen unserer Industriellen hin und wieder. Handelt es sich da oder dort darum, grössere Lieferungsverträge abzuschliessen, so setzt die ausländische Industrie vermöge ihrer Macht und ihres Einflusses auf die Tarifpolitik eine Herabsetzung ihrer ausländischen Tarife durch, bis die schweizerische Industrie nicht mehr konkurrieren kann. Es ist nicht zu vergessen — der Herr Kommissionspräsident hat schon gestern darauf hingewiesen — dass wir bereits hart kämpfen müssen mit den Zolltarifen, und dazu gesellen sich beim gegenwärtigen Zustand noch die hohen Tarife in unserm Land und die Möglichkeit der ausländischen Bahnen, ihre Tarife zu erniedrigen, nur um unserer Industrie Konkurrenz zu machen. Es stehen mir Beispiele zur Verfügung, aber ich will Sie damit nicht hinhalten. Ich will nur erwähnen, dass auf unserem eigenen Grund und Boden, in Schaffhausen, Abgeordnete deutscher Staatsbahnen mit einer gewissen

Interessentengruppe einer Industrie getagt haben, um gemeinschaftlich zu beraten, wie einer schweizerischen Industrie durch Herabsetzung der ausländischen Tarife Konkurrenz gemacht werden könne! Wir stehen vor der rosigen Zukunft, dass die Eisenbahntarife der deutschen Bahnen auf Anraten der deutschen Fabrikanten herabgesetzt werden und dass dann unsere Industrie, die in diesem Artikel jetzt schon hart kämpfen muss, bei den hohen Tarifen der Schweiz noch härter zu kämpfen hat.

Herr Schobinger hat gesagt, es sei nicht leicht möglich, diese Politik auf unsere Tarife in der Schweiz anzuwenden; die Gefahr sei zu gross, wenn eine derartige Tarifpolitik in die Hände einer Regierung gelegt werde, die Gefahr nämlich, dass durch Begünstigungen einzelner Industrien Missbrauch getrieben werde.

Herr Schobinger sagt zwar auch, bei den gegenwärtigen Behörden sei das kaum denkbar, aber die Zukunft könnte uns andere Männer bringen und andere Verhältnisse schaffen. Nun erlaube ich mir doch, Herrn Schobinger anzufragen, wie er sich diese Angelegenheit vorstellt. Glaubt Herr Schobinger wirklich, es könnte einmal eine Regierung kommen, welche Missbrauch mit der Tarifpolitik treiben und einzelne zum Nachteile anderer bevorzugen würde? Mit einer fähigen und intelligenten Presse, wie wir sie glücklicherweise besitzen, würde eine derartige Angelegenheit sofort ins Volk geworfen. Und da würde ob einer solchen Handlung ein Schrei der Entrüstung durchs Land gehen und bei unsern demokratischen Einrichtungen würde bald Wandel geschaffen sein. Nein, eine solche Handlung einer Behörde wäre bei uns ein Ding der Unmöglichkeit. Aber vorausgesetzt, was ich nicht zugebe, es wäre ein solcher Missbrauch möglich, will dann Herr Schobinger wegen dieser höchst unwahrscheinlichen Gefahr unsern Handel und unsere Industrie zu Grunde gehen lassen, will er wegen dieser kleintlichen Befürchtung, die voraussichtlich gar nie berechtigt sein wird, eine so grosse Frage, wie sie klar vor uns liegt, nicht lösen? Auf diesem Boden könnte ich Herrn Schobinger niemals folgen.

Wenn wir nun konstatiert haben, dass bei den auswärtigen Bahnen eine Tarifpolitik befolgt wird, die wir beim gegenwärtigen Stand unserer Bahnen nicht ausführen können, so frage ich mich: wie soll es denn werden, wenn wir jetzt nicht verstaatlichen, wenn wir jetzt wieder 15 Jahre warten, oder gar zuwarten bis zum Ablauf der Konzessionen, also nach 50 Jahren? Herr Cramer-Frey hat gestern darauf hingewiesen, dass in Frankreich allein ein Eisenbahnnetz besteht, welches 40,000 Kilometer umfasst und Deutschland hat dormalen schon 42,000 Kilometer Bahnen — und gegenüber der Macht derartiger Bahnnetze sollten wir mit gebundenen Händen zusehen und zuwarten mit der Tendenz, unsern Handel und unsere Industrie zu schützen, derweilen die ausländischen Aktionäre das kleine Benefice, das bei unsern Bahnen noch herauszuschaut, in den Sack stecken und unsere Industrie gleichzeitig bekämpfen? Das ist ein Blick in die Zukunft! Wenn wir noch 15 Jahre warten, so müssen wir nach einer Berechnung, die ich aufstellte, 250 Millionen mehr amortisieren als jetzt. Wenn Sie die kilometerischen Einnahmen und Ausgaben in dem Heft der Betriebsergebnisse und Bilanzen der schweizerischen Hauptbahnen zusammenstellen und für jede Bahn

prozentual berechnen, so gestalten sich die Verhältnisse, Irrtum vorbehalten, so: Die Zunahme der Jura-Simplonbahn beträgt von 1884 bis 1895 24 Proz., kilometerische Einnahmen und Ausgaben von einander abgezogen. Bei der Nordostbahn beträgt die Zunahme 7,5 Proz., bei der Centralbahn 33,2 Proz., bei den Vereinigten Schweizerbahnen 13,3 Proz., bei der Gotthardbahn 42 Proz. per Kilometer. Das giebt ein Mittel von 24 Proz., um welches die Bahnen seit 1884 zugenommen haben. Das Rechenexempel ist sehr einfach. Nehmen Sie an — das kann mit Fug und Recht geschehen — dass wir in den zukünftigen 12—15 Jahren ungefähr dieselbe Vermehrung haben werden, dann gelangen Sie zu einem Kapital von 250 Millionen, das wir mehr amortisieren müssen. Deshalb haben wir statt der jetzigen 964 Millionen, welche wir in 60 Jahren amortisieren können, wenn wir noch 15 Jahre zuwarten, 1215 Millionen, zu deren Amortisation wir aber nur noch 45 Jahre haben. Das erschwert eine Tarifpolitik, wie wir sie durchführen müssten, um unsern Handel und unsere Industrie zu unterstützen, ganz erheblich, namentlich jenen gewaltigen Bahnbetrieben, von 42,000 und 40,000 Kilometer schuldensfreier Bahnen gegenüber.

Ich sage also: Der Rückkauf ist namentlich deshalb notwendig, weil wir beim jetzigen Aktienbesitz kraft- und machtlos gegenüber ganz gewaltigen Mächten des Auslandes dastehen, die den Kampf mit unserm Handel und unserer Industrie aufnehmen. Wenn im deutschen Reich irgend eine Angelegenheit angepackt wird, sei es eine militärische oder eine wirtschaftliche, sehen wir stets, wie ein ganz sorgfältiges Studium der Aktion vorangeht. Mit der Loupe in der Hand werden alle Verhältnisse untersucht und wenn alles genau geprüft ist, dann wird mit Energie drauflos geschlagen. Das ist eine Macht, eine Organisation und eine Politik, die wirklich Bewunderung erregt. Diesen Kampf werden wir aufnehmen müssen, denn die Tendenz im deutschen Reich wird sich hierin nicht ändern. Das ist nach meiner Ansicht die Hauptbedeutung unserer Verstaatlichungsaktion. Es muss mit einer Tarifpolitik und mit einem Zustand, welcher unsern Handel, unsere Industrie und unsere gesamten wirtschaftlichen Interessen schädlich beeinflusst, gründlich aufgeräumt werden.

Und nun gestatten Sie mir, gegenüber dieser Sachlage zu fragen: welche Einwände werden denn gegen den Rückkauf erhoben? Der Simplon könnte nicht gebaut werden! Hat die Eidgenossenschaft nicht gezeigt, dass sie mitmacht und energisch eintritt, wenn es sich darum handelt, einzelne Landesteile zu unterstützen? Im Centrum ist der Beweis geliefert. Helfen Sie nur eine kräftige Eidgenossenschaft schaffen, dann wird auch im Osten und Westen dieselbe Hilfe kommen.

Andere Einwände, politischer Natur, werden erhoben. Eine zu grosse Centralgewalt werde durch dieses Heer von 20,000 oder 25,000 Bundesangestellten, resp. Eisenbahnern geschaffen. Ich möchte den Staatsmann, den Politiker sehen, der eine Armee von 20,000 Eisenbahnern, die ja auch nicht zu den Dummern in der Schweiz gehören, nach seiner Geige tanzen machen will! Das ist in der Politik ein Ding der Unmöglichkeit. Wir haben alle Garantie in unsern konstitutionellen Einrichtungen und in den Männern, die an der Spitze stehen —



hoffentlich haben wir auch in der Zukunft solche Männer — dass solche Missbräuche nicht vorkommen werden.

Herr Schobinger hat die Corpsartillerie der Kriegsgefahr aufmarschieren lassen und gesagt, wie es gefährlich werden könnte, wenn einmal die Bahnen verstaatlicht seien und das gesamte Eisenbahnmaterial vom Gegner genommen werden könne. Ja, Herr Schobinger, in erster Linie wollen wir uns wehren, und wenn wir uns wehren, wird die Sache nicht so gefährlich sein. Dann aber möchte ich Herrn Schobinger mit seinen militärischen und umfassenden technischen Kenntnissen fragen: liegt nicht gerade in diesem von ihm hervorgehobenen Gedanken ein neuer Beweis für die absolute Notwendigkeit des Rückkaufs? Herr Schobinger hat die Kriegsgefahr erwähnt. Wie stellt sich Herr Schobinger, wenn einmal ein allgemeines Aufgebot, wenn ein strategischer Aufmarsch erfolgen muss, bei unsern jetzigen Verhältnissen die Sache vor, wo so und so viele Privatbahnen plötzlich vom Bund unter einer neuen Organisation, unter der militärischen Eisenbahnorganisation, an die Hand genommen werden müssen? Herr Schobinger hat uns einen sehr grossen Dienst geleistet, dass er die militärische Seite der Frage angedeutet hat. Es wurde auch in der Kommission darauf hingewiesen, dass die Verstaatlichung namentlich aus militärischen Gründen sehr notwendig ist. Es ist allerdings richtig: wenn wir einen unglücklichen Krieg führen, so wird bei den Staatsbahnen das Material jedenfalls sequestriert werden. Das ist 1870 auch geschehen; wir sehen sie noch, diese langen Reihen von Eisenbahnwagen in Olten, die auf unser Gebiet geflüchtet wurden. Das waren — Privatbahnwagen der französischen Ostbahn. Herr Schobinger hat also in dieser Thatsache, die er selbst gesehen hat, einen Beweis dafür, dass im Krieg das Eisenbahnmaterial geflüchtet oder genommen wird, auch wenn es Privatgesellschaften gehört. Allerdings wird dann beim Friedensschluss eine Abrechnung stattfinden. Das ist ganz die gleiche Geschichte wie bei der Bank.

Nun sind weitere Argumente gegen den Rückkauf ins Feld geführt worden, von denen ich Ihnen offen und unumwunden gestehe, dass sie mich zuerst sehr zur Vorsicht gemahnt haben. Es sind das die Bedenken finanzieller Natur. Es ist darauf hingewiesen worden, dass wir, wenn wir jetzt den uns beantragten Beschluss fassen, eine Anleihe von etwa einer Milliarde in Aussicht nehmen müssen, die erst im Jahr 1903 kontrahiert werden kann. Darin liegt allerdings eine gewisse Gefahr. Allein ich verweise auch hier wieder auf die Thatsache, dass von dieser Milliarde ein grosser Teil jetzt schon, namentlich beim Obligationenkapital, in der Schweiz liegt, und dass nur ein ganz verschwindend kleiner Teil im Ausland amortisiert werden muss, wenn wir in Betracht ziehen, dass von den 300 Millionen Aktien noch die Aktien abzuziehen sind, welche in den Händen schweizerischer Aktionäre sich befinden. Bei dem blühenden Stand ihrer Finanzen wird es der Eidgenossenschaft ganz wohl möglich sein, die kleine Summe zu beschaffen, die wir für Aktien dem Ausland schuldig werden.

Ein zweites Argument finanzieller Natur, das mit grosser Energie und viel Tam-Tam im Schweizerland herum verkündet worden ist, sind die Fr. 300 Schulden per Kopf der Bevölkerung. Auch diese,

auf den ersten Augenblick ziemlich überraschende Argumentation zu Ungunsten des Eisenbahnrückkaufs fällt bei einer Prüfung der Verhältnisse in ihr Nichts zusammen. Ich habe an der Hand eines hervorragenden Materials, das nicht angezweifelt werden kann — es ist das Jahrbuch von Gotha — Zusammenstellungen darüber gemacht, wie es sich in andern Ländern verhält. Ich muss dabei betonen, dass nur die Staatsschulden, nicht auch die Aktiven, die diesen gegenüberstehen, gerechnet sind. Ich bin zu folgendem Resultat gelangt: Frankreich hatte nach dem Almanach von Gotha, nach einer Zusammenstellung von Fouqué, im Jahr 1891 per Kopf der Bevölkerung Fr. 833 Staatsschulden, England Fr. 440. Ich hatte nicht Zeit, alle grossen Staaten hervorzuziehen, aber ich will noch eine Reihe von kleinern Staaten folgen lassen: Belgien hat per Kopf der Bevölkerung Fr. 351 Staatsschulden, Bayern Fr. 305, Württemberg 291, Preussen 264, Baden 250 — ich bitte zu bemerken, dass Baden nur Eisenbahnschulden hat —, wir in der Schweiz haben gegenwärtig 83 Millionen Schulden. Erhalten wir dazu noch 964 Millionen, so macht das zusammen 1047 Millionen, geteilt durch 3 Millionen macht auf den Kopf Fr. 349. Daraus geht hervor, dass wir in der Schweiz, auch wenn wir die grosse Eisenbahnschuld kontrahieren, mit unsern Staatsschulden absolut nicht in einem Missverhältnis zu den andern Ländern stehen, und zwar auch nicht gegenüber Ländern, die uns in Bezug auf Bevölkerung, Handel und Industrie nicht über sind, wie Württemberg, Baden u. s. w. Ich sage daher, auch mit diesen Fr. 300 Schulden per Kopf erschreckt man uns nicht.

Ich schliesse. Alle diese Einwände politischer und finanzieller Natur fallen in ihr Nichts zusammen, gegenüber der grossen, absolut nicht zu leugnenden Thatsache, dass wir, wenn wir nicht verstaatlichen, unsern Handel, unsere Industrie und unsern wirtschaftlichen Wohlstand im Verlauf des nächsten Jahrhunderts ziemlich stark gefährden.

Wir haben in der Schweiz seit langen Jahrhunderten für unsere politische Freiheit und Unabhängigkeit keine Opfer gescheut, und noch immer hat das Schweizervolk die Räte unterstützt, wenn es sich darum handelte, unsere Wehrkraft, die dazu berufen ist, unsere politische Unabhängigkeit zu wahren, zu kräftigen und zu fördern. An uns ist es jetzt, unsere wirtschaftliche Unabhängigkeit für jetzt und die Zukunft zu bewahren. Das können wir mit der Annahme der Vorlage und deshalb stimme ich für Eintreten. (Beifall.)

**Hirter:** Nachdem bereits im Jahre 1862 Stämpfli den Rückkauf der damals 1000 km ausmachenden Bahnen beantragt hat, nachdem jeweilen der berufene Sprecher der Berner in Eisenbahnsachen, Marti, für den Rückkauf eingetreten ist und namentlich unter Hinweis auf die bernische Eisenbahngeschichte erlaube ich mir, die Behauptung aufzustellen, dass es nicht bernischer Tradition gemäss wäre, wenn die Vertreter Berns nicht warm und energisch für den Rückkauf der Eisenbahnen eingetreten würden. Wir haben je und je den Rückkauf angestrebt, eingedenk des Wortes, das Geigy bereits im Jahre 1850, als es sich um den Entscheid ob Staatsbahn oder Privatbahn handelte, aussprach: Es

giebt nichts gefährlicheres als ein Monopol in Privathänden. Ein Monopol in Privathänden sind unsere Eisenbahnen. Von vornherein mit dem Recht der Expropriation und mit dem Monopol des Betriebes ausgerüstet, nehmen sie für sich Rechte in Anspruch, die keinem andern Betriebe in diesem Masse gewährt werden. Wir sind aber auch für den Rückkauf eingetreten, weil wir wissen, dass wir damit einen grossen Schritt zur wirtschaftlichen Selbständigkeit unseres Landes thun.

Gestatten Sie mir, auf einige Einwände zu erwidern, die noch nicht widerlegt worden sind.

Es wurde die Behauptung aufgestellt, der Ankauf der Bahnen schade in erster Linie dem Kredit des Landes, indem die Ausgabe einer Milliarde unser Land zu sehr belaste. Ich möchte Sie aber doch vor allem darauf aufmerksam machen, dass mit der Eingehung dieser Verpflichtung ein Aktivum in den Besitz des Staates übergeht, das dem Anleihen gegenübersteht, und dass es gewiss ein anderes ist, wenn ein Staat für nicht produktive Zwecke Kapitalien aufnimmt oder wenn er es thut, um gleichzeitig seine Aktiven um ein wertvolles produktives Objekt zu vermehren. Sodann wurde darauf hingewiesen, dass man den Aktionären Rücksicht schuldig sei. Ich zolle den Männern, die unter dem System des Privatbaues die gegenwärtigen Eisenbahnlinien gebaut und gefördert haben, volle Anerkennung; aber ich mache einen grossen Unterschied zwischen diesen Männern, die dem Land zu seinen Eisenbahnverbindungen verholfen haben und denjenigen, die in den Aktien nichts anderes als Börsenpapiere und Erwerbsmittel auf dem Wege der Spekulation haben wollen. Diese letztern, die die Aktien nur zur Spekulation angekauft haben, haben ja Gelegenheit genug gehabt, sich seit dem Erscheinen der bundesrätlichen Botschaft ihres Aktienbesitzes zu entäussern.

Von Seite des Herrn Schobinger ist darauf hingewiesen worden, Frankreich habe an Zinsengarantien so viel auszugeben, dass es schliesslich seine Bahnen bezahlt habe. Ich will zugeben, dass dieser Satz für die Nebenbahnen und einige kleinere Linien richtig ist. Wenn Sie sich aber vergegenwärtigen, was für eine Bedeutung im französischen Verkehrsleben die grossen Linien wie die Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn, die Paris-Orleans-Bahn u. a. m. haben, so werden Sie sofort zugeben müssen, dass diese grossen Bahnen solche Erträgnisse abwerfen, dass sie unter keinen Umständen im Falle sind, staatliche Garantie in Anspruch zu nehmen. Für diese Bahnen hat der Staat keine Ausgaben zu machen und gelangt doch auch nach Ablauf der Konzessionsdauer in ihren Besitz.

Man hat mit Recht nicht von Italien gesprochen, denn ein unglücklicheres System kann es wohl nicht geben, als das, dass der Staat die Bahnen erwirbt und sie dann — ich darf wohl sagen — zur Ausbeutung Privatgesellschaften überlässt.

Was mich hauptsächlich bestimmt, für den Grundsatz des Rückkaufs einzutreten, ist in erster Linie, entgegen den Ansichten verschiedener Herren Vorredner, die Ueberzeugung, dass Ersparnisse möglich sein werden. Vergegenwärtigen Sie sich den Apparat, wie er jetzt besteht, und was das komplizierte Tarifwesen, die Abrechnungen zwischen den einzelnen Bahnen für Arbeitsleistung in Anspruch nehmen.

Ich verspreche mir auch vom Tarifwesen mehr als einige Herren thun. Vor allem halte ich dafür, dass ein durchaus einheitliches Tarifwesen geschaffen werde, was für Verkehr und Handel von grosser Bedeutung ist. Namentlich bin ich auch mit denjenigen Herren einverstanden, die auf die Tarifpolitik mit Rücksicht auf den Verkehr mit dem Ausland hingewiesen haben. Ich will nur vorübergehend ein Beispiel anführen. Seit Jahren hat der schweizerische Handels- und Industrieverein Schritte gethan, um Ermässigung der Steinkohlentarife zu erlangen. Es geschah aber immer umsonst. Anders sind die deutschen Staatsbahnen vorgegangen. Sie haben im letzten Jahre die Transportkosten für eine Wagenladung Kohlen aus Westfalen nach der Schweizergrenze um 23 Franken und von Saarbrücken nach der Schweizergrenze um 7 Franken ermässigt. Was eine solche Ermässigung für den Konsumenten bedeutet, mögen Sie selbst beurteilen. Das ist eine richtige Auffassung der Förderung der Exportfähigkeit der Produkte eines Landes. Ebenso hat z. B. Bayern, als zur Zeit der Handelsvertragsabschlüsse für einzelne Positionen die schweizerischen Zölle erhöht wurden, diese Erhöhungen durch Ermässigung der betreffenden Frachttarife wettgemacht.

Um die Tarifverhältnisse überhaupt richtig beurteilen zu können, werden wir zu untersuchen haben, wie unsere Tarife sich zu denjenigen anderer Länder stellen. Die preussischen Bahnen haben bei einer Rendite von 6 Proz. für den Personenverkehr einen Tarif von 3,53 per km als Grundlage und für den Gütertransport einen solchen von 4,59 per Tonne und per km. Nach unserer Eisenbahnstatistik ergibt sich im Personenverkehr für die S. C. B. ein solcher von 4,5, für die G. B. von 6,8, für die J. S. von 4,8, für die N. O. B. von 4,25 und für die V. S. B. von 4,31. Anders noch gestaltet sich das Verhältnis für den Warentransport. Da steht dem preussischen Ansatz von 4,59 bei den S. C. B. ein solcher von 9,10, bei der G. B. von 7,85, bei der J. S. von 9,21, bei der N. O. B. von 9,81 und bei der V. S. B. von 11,07 gegenüber. Der Durchschnittstarif der preussischen Bahnen entspricht also ungefähr unsern billigsten Tarifen, d. h. die Mehrzahl oder wenigstens die Hälfte der deutschen Tarife ist also billiger als die unsrigen.

Sie sehen, dass also auch bei einer anständigen Rendite immer noch eine Tarifiermässigung möglich sein sollte, sofern wir unsere Bahnen nicht zu teuer erwerben. Selbstverständlich wird der Preis des Ankaufs eine Rolle spielen und darum wird es unsere Sache sein, dafür zu sorgen, dass wir nicht zu viel für unsere Bahnen bezahlen. Ich muss mich da zum vornehieren dagegen auflehnen, als ob das Rechnungsgesetz für die Feststellung des Rückkaufspreises nicht massgebend sein sollte. Das Rechnungsgesetz übergibt allerdings die endgültige Entscheidung dem Bundesgericht. Aber es enthält doch die Normen für die Rechnungsstellung. In diesem Sinne haben wir das Rechnungsgesetz dem Volke empfohlen, und in diesem Sinne wird es ausgelegt werden.

Bezüglich des Preises ist auch betont worden, dass die Zukunftschancen der Bahnen mehr berücksichtigt werden sollen. Dem gegenüber weise ich darauf hin, dass ja bei der endgültigen Feststellung des Preises die kommenden Jahre noch mit in Rech-

nung gezogen werden und die Bahnen also an dem Mehrertrag der nächsten Jahre noch teilhaftig werden.

Ferner wurde erwähnt, die Nebenbahnen seien zu wenig berücksichtigt. Auch wir verlangen eine Berücksichtigung derjenigen Linien, welche heute nicht zurückgekauft werden, dadurch, dass der in der gestern ausgeteilten Botschaft des Bundesrates festgesetzte Grundsatz hier baldigst zum Beschluss erhoben werde, damit wir vor der Abstimmung über das Rückkaufgesetz mit der bestimmten Versicherung vor das Volk treten können, dass es nicht zu befürchten habe, dass die mit eigenen Mitteln der Kantone, Landesteile, Gemeinden und Privaten erstellten Bahnen ihm in kurzem auf Grund ungünstiger Verkehrsverhältnisse abgenommen werden können.

Von verschiedener Seite ist auf die Dringlichkeit der Rückkaufsvorlage aufmerksam gemacht worden. Ich halte auch dafür, dass dieselbe existiere. Sie existiert mit Rücksicht auf die Kündigungstermine, aber auch mit Rücksicht auf andere Umstände. Herr Vigier hat bereits auf die Zunahme des Verkehrs hingewiesen, und es wird unsere Pflicht sein, dafür zu sorgen, dass die Zunahme des Verkehrs und die damit erfolgende Vermehrung der Einnahmen der Allgemeinheit und nicht Einzelnen zu gute komme. Es ist auch auf den erhöhten Preis hingewiesen worden, den wir den Bahnen zu bezahlen haben werden, wenn wir mit dem Rückkauf noch länger zuwarten.

Ich möchte noch auf etwas anderes aufmerksam machen. Im gegenwärtigen Stadium ist alle Aussicht vorhanden, dass die Finanzoperation sich in aller Ruhe vollziehe. Es wird aber nicht zu allen Zeiten möglich sein, eine solche Finanzoperation zu machen und den Ankauf der Bahnen durch eine Konversion zu bewerkstelligen. Also zögern wir nicht länger und nehmen wir den Moment, wie er sich bietet, wahr. Es ist mit Recht auch ausserhalb des Rates darauf hingewiesen worden, dass es nicht undenkbar wäre, dass nach der Erklärung des Rückkaufes mit den einzelnen Bahngesellschaften betreffend Austausch der Obligationen und unter Umständen sogar betreffend Ersatz der Aktien durch eidgenössische Staatsrententitel eine Verständigung angebahnt werden könnte.

Der Hauptwert der Verstaatlichung liegt unbedingt in der Amortisation. Ich halte es nicht für möglich, dass wir die Bahngesellschaften dazu bringen, dass sie freiwillig diese Amortisation vollziehen. Und freiwillig müsste sie sein. Denn ich kann mir nicht vorstellen, dass die Bahnen zur Amortisation gezwungen werden können, wenn in den Konzessionen ausdrücklich gesagt ist, dass im Jahre 1957 die dannzumaligen mutmasslichen Erststellungs- und Einrichtungskosten bezahlt werden müssen. Ich halte das System der Amortisation nur dann für möglich, wenn es mit der Verstaatlichung verbunden wird.

Wenn ich sage, dass wir Berner mit einer gewissen Begeisterung den Moment des Rückkaufes erwartet haben, so muss ich auf der andern Seite gestehen, dass es uns wie vielen andern unter Ihnen gegangen ist, dass wir befürchten, dass die schliessliche Form nicht halte, was wir erwartet haben. Ich möchte davor warnen, mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Rückkaufserklärung alles Mögliche für die Annahme des Gesetzes zu thun, d. h. links und rechts Freunde für dasselbe zu gewinnen und

dabei Hauptgrundsätze — ich denke namentlich an die Organisation — preiszugeben. Wir tragen die Verantwortlichkeit für eine gute Organisation. Wenn man uns sagt, die Organisation könne ja wieder geändert werden, wenn sie sich nicht bewähre, so werden eben doch Jahre vergehen, bevor dies geschehen wird. Ich halte dafür, dass eine bestimmte durchsichtige Organisation, eine klare Feststellung der Verantwortlichkeit platzgreifen sollte. Man hat der vorgeschlagenen Organisation die Politik zum Vorwurf gemacht. Meine Herren, bieten Sie Hand dazu, möglichst viele Männer hineinzubringen, welche die Eisenbahnverstaatlichung nur vom wirtschaftlichen Standpunkt aus auffassen, welche durch ihre Berufsstellung ein Interesse haben, mitzuarbeiten, diese Bahnen so zu gestalten, dass sie dem ganzen Lande zum Nutzen gereichen.

Ich empfehle Ihnen daher noch einmal, bei der Beratung der einzelnen Artikel, und namentlich bei der Beratung der Organisation, das Hauptziel nicht aus den Augen zu verlieren. Wir haben eine Vereinheitlichung unseres Eisenbahnwesens im Sinne und da ist auch eine bestimmte einheitliche Organisation nötig. Wer bei dieser Organisation auf die Erfüllung specieller Wünsche verzichten muss, wird es thun zu gunsten einer guten Organisation; es wird ihm aber schwer möglich sein, wenn es nur dazu geschieht, um andern Vorteile zuzuführen.

Ich spreche den Wunsch aus, dass die Beratungen der Vorlage mit einem Resultat endigen mögen, welches es uns Bernern möglich macht, beim Volk für die Annahme des Gesetzes einzutreten.

**M. Comtesse:** Il y a si longtemps que la question du rachat s'agite devant le peuple, qu'elle est inscrite dans les programmes des partis, qu'elle est au nombre des préoccupations de l'assemblée fédérale, ... déjà en 1883 et plus récemment lorsque nous avons voté le rachat du Central, ... qu'il faut enfin que nous l'abordions de front aujourd'hui et que nous donnions au peuple l'occasion de se prononcer sur cette question vitale pour les intérêts économiques de notre pays. Le peuple nous dira s'il veut que la Confédération prenne possession de l'outillage des chemins de fer ou s'il veut qu'il reste dans les mains de l'industrie privée. Il nous dira s'il veut laisser à l'intérêt privé, si respectable soit-il, la tâche d'administrer et d'exploiter les voies ferrées appelées de plus en plus à exercer une influence prépondérante sur le développement de notre vie économique ou s'il veut confier cette tâche à la Confédération.

Je ne veux pas examiner si la question n'aurait pas dû être posée plus tôt, si le conseil fédéral n'aurait pas dû être plus vigilant et devancer par ses propositions les termes de rachat prévus par les concessions au lieu de nous acculer à une échéance et de nous obliger de discuter une question de cette importance pour ainsi dire à la vapeur. Je laisse de côté ces observations critiques qui sont tout-à-fait vaines aujourd'hui et je prends la question telle qu'elle se pose à nous en ce moment, dans toute l'ampleur qui lui a été donnée et avec toutes ses conséquences.

Je dirai qu'en ce qui me concerne j'aurais voulu une solution plus large, une solution intégrale de la question et je renouvellerai devant vous la proposi-

tion que nous avons faite au sein de la commission, tout en déclarant cependant que je ne fais pas dépendre mon vote final du sort qui sera réservé à cette proposition.

Je ne me dissimule pas les objections qui peuvent être faites contre l'opération du rachat: les appréhensions qu'elle peut susciter, la charge financière qui en résultera et qui peut apparaître à quelques-uns comme trop grande et comme excédant les forces d'un pays comme le nôtre, l'extension donnée aux pouvoirs et aux responsabilités de la Confédération. Mais je tiens ces objections comme bien secondaires et très peu importantes, quand je considère l'importance économique du rachat et les conséquences vitales que cette opération peut avoir au point de vue du développement commercial et industriel de notre pays, quand je songe à l'avenir et quand je me préoccupe des moyens d'assurer cet avenir.

Nous devons de plus en plus nous pénétrer de cette vérité que la prospérité et le développement économique d'un pays dépendent, dans une mesure qui ira toujours en croissant, des facilités de transport qui seront mises à la disposition du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et du bon marché du transport; nous savons que les marchandises transportées par les chemins de fer d'un pays ont le signe de son activité et que cette activité peut être considérablement ralentie ou au contraire puissamment développée et accélérée selon que les tarifs sont stationnaires ou qu'ils s'abaissent. Nous savons et l'avenir le démontrera toujours plus qu'on peut doubler ou tripler sa force économique ou au contraire s'affaiblir économiquement suivant qu'on peut se mouvoir librement dans ses tarifs, qu'on en est le maître ou qu'on dépend de compagnies et d'intérêts privés.

La question qui domine tout dans le débat, c'est celle des tarifs, car on peut dire que ceux-là seront vainqueurs dans les luttes économiques de l'avenir qui auront ou n'auront pas dans leurs mains le puissant outil des chemins de fer et le droit de régler leurs tarifs.

M. Théraulaz s'est appuyé sur l'opinion d'un économiste qui a publié sur la question du rachat une brochure que vous avez dû recevoir; à cette opinion j'oppose celle d'un autre économiste dont la grande autorité est reconnue par chacun, Stuart Mill, qui a dit: «Les pays qui ne seront pas à un moment donné maîtres de leurs transports seront condamnés à la déchéance dans les luttes économiques de l'avenir.»

Or, je ne veux pas exposer la Suisse à cette déchéance, c'est pourquoi j'estime que nous devons à l'heure actuelle savoir faire oeuvre de prévoyance et d'énergie en nationalisant nos chemins de fer. Devant ce but d'intérêt supérieur, toutes les autres considérations sont secondaires et tous les intérêts particuliers doivent s'effacer. Et j'ajoute que nous ne pouvons pas attendre davantage, car tout autour de nous les chemins de fer vont faire retour à l'état dans une période assez rapprochée, affranchis de leurs dettes. En France, par exemple, ce retour s'effectuera dans 50 ans et l'état français pourra à ce moment se servir de ce puissant outil des chemins de fer dans une mesure que nous ne pouvons pas prévoir, pour abaisser les tarifs et favoriser le développement du travail et de la richesse nationale.

M. Gobat a dit: Nous pouvons faire une loi et contraindre les compagnies à amortir leurs emprunts dans l'espace de 50 ans. Il est toujours fâcheux de recourir à des lois d'exception; les droits garantis par les concessions doivent être respectés et c'est pourquoi je préfère la solution franche et loyale du rachat. Si donc nous n'avons pas pu dans 50 ans libérer nos lignes de chemins de fer de la dette qui les grève, comment pourrions-nous rivaliser par des facilités égales de transport et par le bon marché avec nos voisins? Comment notre petite Suisse qui aspire de plus en plus à devenir la grande route commerciale entre l'Europe du nord et celle du midi, pourra-t-elle efficacement remplir ce rôle qui lui est assigné géographiquement, par sa position au centre du continent, lutter dans le domaine des tarifs avec ses concurrents, attirer de plus en plus sur ses chemins de fer le grand trafic international, et empêcher les détournements qui ne manqueront pas de se produire.

Et à quoi sert d'assurer par de grands sacrifices la traversée de nos Alpes, de percer le Simplon, si dans 50 ans nous sommes condamnés par notre faute, par notre imprévoyance, à l'impuissance dans la lutte de tarifs avec les pays qui nous entourent.

Je dis par conséquent que la raison déterminante et impérieuse du rachat est la nécessité où nous sommes de devenir maîtres de nos tarifs; elle était déjà indiquée en 1883 dans le mémoire du conseil fédéral dans ces termes:

«Le retour gratuit des lignes des chemins de fer ou l'amortissement successif du capital par le produit de l'exploitation met les états voisins dans la possibilité de faire jouir des chemins de fer le public à beaucoup meilleur marché que là où l'amortissement du capital d'établissement ne se fait pas. Si nous ne marchons pas de pair avec l'étranger, tous les transports seront plus chers en Suisse qu'ailleurs. Nos lignes resteront frappées d'un droit de passage tandis qu'à l'étranger, elles sont libérées. Quels effets fâcheux devrait avoir cet état de choses sur notre industrie et sur toute notre économie nationale, cela saute aux yeux.»

En rachetant aujourd'hui nos chemins de fer, en prenant les précautions nécessaires pour assurer l'amortissement de leur dette, de manière à marcher de pair avec les pays voisins, nous ne faisons d'ailleurs que réparer la faute commise dans le passé lorsqu'on a négligé la précaution de réserver dans les concessions le droit de retour des voies ferrées à la Confédération.

On peut avoir sur l'exploitation des chemins de fer d'état l'opinion que l'on voudra. Ce que l'on ne peut nier, c'est que l'intérêt public dans les différents pays du continent n'a pu exercer une action décisive sur les tarifs qu'au moyen du rachat, c'est que le mouvement qui en Europe et ailleurs porte les nations à reprendre en mains les chemins de fer, s'accroît tous les jours. Il y a 15 ou 20 ans, les chemins de fer d'état étaient une exception; aujourd'hui, si vous examinez la carte des chemins de fer, vous pouvez constater que les chemins d'état sont actuellement la règle et qu'ils constituent le régime normal tandis que l'exploitation par des compagnies privées devient l'exception. En 1870, le réseau des chemins de fer possédés par l'état en Europe formait à peine le 1/7 des chemins de fer du continent, aujourd'hui ces chemins de fer forment près des

deux tiers. L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Russie, la Belgique, la Suède, la Norvège, la Roumanie, l'Italie sont propriétaires de tout ou partie de leur réseau et celui-ci tend constamment à s'agrandir, soit par le rachat, soit par la construction de nouvelles lignes. L'Angleterre, si attachée au principe de l'industrie privée, a aussi un puissant réseau d'état dans les Indes. Les colonies anglaises en Australie, qui marchent si rapidement dans la voie du progrès économique, ont aussi construit des réseaux d'état qu'elles exploitent elles-mêmes.

En Suisse, dans le canton de Neuchâtel, nous avons un chemin de fer d'état, le chemin de fer Jura-Neuchâtelois et il s'est produit comme toujours ce résultat, c'est que l'état exploite cette ligne d'une manière conforme à l'intérêt public et applique les tarifs les plus bas pour le transport des voyageurs, par billets aller et retour.

On a tiré un argument contre l'exploitation par l'état des chemins de fer prussiens; on a dit qu'à ce moment même où nous nous acheminons vers le rachat, les expériences faites dans ce pays sur le réseau de l'état ne sont pas encourageantes et qu'il y a eu depuis quelque temps en Prusse de nombreux accidents de chemins de fer. Je ne sais pas s'il y a plus d'accidents en Prusse qu'ailleurs, mais je sais, d'après les statistiques dignes de foi, que c'est en Belgique sur le réseau de l'état belge qu'il y a le moins d'accidents et j'oppose les chemins belges aux chemins prussiens. Je dis aussi que sur ce chapitre des accidents nous ne devons pas trop insister, car nous avons eu en Suisse sous le régime des compagnies privées de graves accidents qui ont eu un triste retentissement. J'ai été le témoin à Colombier d'un accident qui peut être rangé parmi les plus graves sinistres qu'ont eu à enregistrer les annales des compagnies.

Si l'on place à la tête des chemins de fer d'état un homme incapable, il est bien certain que cette incapacité se fera sentir sur les résultats de l'exploitation, mais il en est ainsi avec les compagnies privées et sans pouvoir porter avec sûreté un jugement sur les chemins de fer prussiens, je leur oppose les chemins de fer belges que j'ai eu l'occasion d'étudier récemment et leur excellente administration due en grande partie à un homme qui appartient à la même opinion politique et religieuse que M. Théraulaz. Tout le monde en Belgique rend hommage à l'administration habile du ministre des chemins de fer M. Vanderperebaum et reconnaît qu'il a réussi à introduire en Belgique la meilleure tarification de l'Europe.

Ce phénomène d'après lequel les chemins de fer rentrent de plus en plus dans le domaine de l'état est un phénomène général qui n'a pas de cause dans une politique particulière de tel ou tel pays dans des circonstances locales; mais dans le besoin qu'éprouvent de plus en plus toutes les nations de replacer ou de garder sous leur action directe les routes commerciales et d'avoir en main la clef des tarifs, parce que de là dépend leur avenir économique. Et je suis convaincu que dans 50 ans tous les chemins de fer seront des réseaux d'état. C'est une tendance à laquelle obéiront successivement tous les pays.

Quand on a construit les chemins de fer, on était bien loin de prévoir tous les problèmes que soulève leur exploitation, et l'on a concédé à des compagnies privées le monopole de cette ex-

ploitation. Les compagnies privées ont fait dans ce domaine, en Suisse tout particulièrement, ce qu'elles pouvaient faire et on ne peut que rendre hommage à leur énergie et à leur patriotisme. Mais il ne faut pas oublier qu'à l'heure où nous sommes, pour plusieurs réseaux de la Suisse, celui du Central, celui du Nord-Est, celui du Gothard, nous ne sommes plus en présence de ceux auxquels nous devons la construction de nos voies ferrées, de ceux dont l'initiative, l'énergie, les sacrifices méritent toute la reconnaissance du pays, mais bien en présence d'actionnaires étrangers, qui commandent dans l'administration de nos chemins de fer et qui ne consentiront pas à réduire leurs dividendes pour en faire bénéficier notre commerce et notre industrie.

Aujourd'hui l'expérience a parlé et tous les jours elle démontre que ce n'est pas sans inconvénients et sans dangers qu'un pays se dépossède de ses routes commerciales et qu'il est en conséquence nécessaire de restituer à l'intérêt public son autorité légitime sur le régime des transports et le pouvoir de régler selon les besoins économiques d'un peuple, selon les nécessités de la concurrence, le jeu des tarifs. Et c'est pour cela que la question du rachat se pose un peu partout, car le rachat est le moyen logique, régulier, de résoudre les difficultés du problème et de permettre à l'état, au nom des grands intérêts engagés dans les chemins de fer, de ressaisir son autorité nécessaire dans ce domaine.

Il y a sans doute un autre moyen que celui du rachat pour atteindre ce but, c'est de faire ce que l'on a fait en Angleterre et en Amérique, c'est de toucher au régime des concessions, c'est de toucher aux droits que ces concessions garantissent aux compagnies et de faire des lois accordant à l'état le pouvoir d'imposer aux compagnies les abaissements de taxe jugés utiles dans l'intérêt public et de remanier les tarifs. Voulons-nous recourir en Suisse à ce moyen extrême et qui serait la négation du droit et de la justice?

A cette occasion, il est bon de détruire une légende qui a trop longtemps duré. On se représente volontiers qu'en Angleterre ou en Amérique, dans les pays classiques de la doctrine du laisser faire, où l'on n'a pas l'habitude de voir l'état intervenir dans le domaine de l'industrie privée et de la spéculation industrielle, les compagnies privées ont pu faire ce qu'elles ont voulu, et appliquer les taxes maxima admises par leurs concessions et que sous ce régime d'une grande liberté laissée aux compagnies, la prospérité économique de ces pays n'a cessé de s'affirmer dans une mesure colossale.

C'est-là une erreur. Si nous examinons, en effet, ce qui s'est passé aux Etats-Unis, nous constatons que là aussi on a senti comme partout ailleurs le besoin de faire intervenir l'état pour lutter contre l'âpreté des intérêts privés et des compagnies privées, et pour les obliger à réduire les tarifs de chemins de fer. Ce n'est pas tant de l'exploitation plus ou moins bonne des chemins de fer que l'on s'est préoccupé que de la matière des tarifs.

En 1870, un mouvement s'est produit chez les agriculteurs de l'Ouest contre les tarifs exorbitants auxquels ils étaient soumis et qu'ils accusaient d'être ruineux pour l'agriculture. Ces agriculteurs s'organisèrent pour la lutte et bientôt les «grangers», c'était le nom qu'on leur donnait, provoquèrent un tel mouvement d'opinion publique que les Chambres de leurs

états promulguèrent des lois réduisant les taxes des chemins de fer dans la proportion de plus de la moitié. Les compagnies se défendirent avec la plus grande énergie contre des mesures aussi rigoureuses; elles crièrent à la spoliation; elles dénoncèrent les lois votées par les états comme contraires aux dispositions de la constitution, garantissant le droit de propriété. La question fut portée devant la cour supérieure, qui dispose d'un tel pouvoir qu'elle peut réformer jusqu'aux décisions des Chambres, et la cour, non seulement reconnut au législateur la faculté de prohiber toutes les inégalités de tarifs, mais décida qu'il avait le droit d'obliger les compagnies à réduire leurs frais de transport. On institua après cela des commissions spéciales chargées d'exercer le contrôle et les droits de l'état sur les voies ferrées. Les attributions de ces commissions ne furent pas partout les mêmes, mais dans plusieurs états elles eurent le pouvoir de régler l'exploitation des compagnies et leur tarification. Plus tard, en 1887, une loi fut promulguée pour unifier ces mesures de contrôle et de réglementation. Ce fut «l'Interstaté commerce bill» qui déclarait illégales les taxes qui ne seraient pas reconnues raisonnables et justes et qui interdisait tous les avantages, toutes les préférences indues accordées à des particuliers, à des localités ou à telle ou telle partie du trafic.

En Amérique, on a donc apporté après coup des restrictions aux concessions primitives et on est arrivé à armer l'état, non seulement d'un droit de contrôle sur l'exploitation des chemins de fer, mais du droit d'exiger des compagnies tous les remaniements et abaissements de tarifs reconnus nécessaires. Il suffit qu'un prix de transport soit déclaré non raisonnable ou qu'un tarif différentiel soit déclaré une préférence indue pour que les compagnies soient obligées de les modifier et de les supprimer.

On dira peut-être que les concessions accordées aux compagnies américaines leur accordaient des droits presque illimités, qu'elles étaient perpétuelles et qu'ainsi les Etats-Unis ont pu être contraints à ressaisir des droits trop facilement aliénés afin de sauvegarder l'avenir, tandis que nous avons accordé à nos compagnies des droits limités et des concessions avec faculté de rachat. Cela est inexact, car les concessions aux Etats-Unis avaient la plupart fixé pour les tarifs des limites maxima et avaient stipulé aussi, à partir d'une certaine époque, un droit de rachat.

Voilà l'exemple donné par les Etats-Unis, que l'on représente volontiers comme le pays des libertés illimitées, et où l'on s'imagine souvent que le régime des chemins de fer et des tarifs a été abandonné complètement, sans contrôle, sans intervention de l'état, à l'initiative privée et aux entreprises de transport.

En Angleterre on a procédé de la même façon. On a commencé par interdire tous les avantages accordés à des particuliers, puis on a stipulé dans une loi que l'état aurait le droit d'exiger des réductions de tarifs quand les dividendes distribués par les compagnies atteindraient le 10 %.

Mais ce régime fut bien vite reconnu insuffisant, et, après une série d'enquêtes parlementaires, on reconnut la nécessité de recourir, dans l'intérêt public, à des mesures plus énergiques. Deux projets de loi furent déposés, en 1886 et en 1887, par M. Mundella et par lord Stanley of Preston, ce dernier au nom du ministère conservateur. Ces projets

mettaient l'un et l'autre les tarifs à la discrétion de l'autorité publique et permettaient de condamner, au nom de la loi, tous les prix de transport fixés dans les tarifs.

Ces deux projets, dont l'un, celui de lord Stanley, fut voté, contenaient en outre une disposition qui souleva les plus violentes protestations des compagnies, celle qui attribuait au ministère du commerce (board of trade) le mandat de préparer de nouveaux tarifs, qui devaient être soumis au Parlement et que celui-ci pouvait imposer aux compagnies. C'est, dit le rapport de M. Pelletan, le droit pour les pouvoirs publics de remanier constamment les tarifs et de les réduire en abaissant les maxima.

Voilà aussi l'exemple donné par l'Angleterre, par ce pays que l'on représente volontiers comme livré au régime des compagnies privées et comme scrupuleusement respectueux des droits des compagnies. En Angleterre comme en Amérique, dans ce domaine si important des chemins de fer, on a été amené, par des nécessités impérieuses d'ordre économique, à reprendre les droits que l'on avait concédés aux compagnies et à reconnaître aux pouvoirs publics le droit de contrôle et de revision des tarifs, appliqués par ces compagnies.

Voulons-nous, je le demande, appliquer chez nous les procédés anglo-américains? Voulons-nous nous arroger le droit, malgré les concessions et au mépris des garanties qu'elles assurent aux compagnies, de leur imposer des abaissements de taxes selon les exigences de l'intérêt public et de régler toute la matière des tarifs? C'est bien alors que l'on crierait à l'iniquité et à la spoliation et que l'on nous accuserait de violenter les compagnies et d'usurper sur leurs droits légitimes et solennellement garantis. Non, nous ne le voulons pas; nous ne voulons pas commettre un pareil abus de pouvoir, contre lequel protesterait énergiquement le sentiment de la justice et du droit qui heureusement est profondément enraciné dans la conscience de notre peuple.

Et alors, quelle autre solution avons-nous pour sauvegarder notre avenir économique que celle du rachat? Le rachat ne se présente-t-il pas comme la solution vraie, équitable, loyale, celle qui peut seule donner, aux intérêts privés qui sont engagés aujourd'hui dans nos entreprises de chemins de fer, les garanties nécessaires et qui permettra à notre réputation d'honnêteté de s'affirmer hautement par le paiement d'un prix équitable aux compagnies. Nous ne voulons pas que la Confédération s'enrichisse aux dépens des intérêts privés, en les frustrant dans leur attente légitime, dans ce qui leur revient équitablement; mais nous ne voulons pas non plus que les intérêts privés, et surtout les intérêts de la spéculation et de la finance étrangère, puissent s'enrichir aux dépens de la Confédération.

Et quand je songe aux clameurs qui ont accueilli dans une partie de la presse le message du conseil fédéral et que je constate aujourd'hui que les évaluations contenues dans le message rapprochées de celles des compagnies telles qu'elles résultent de leurs propres chiffres, des comptes qu'elles ont établis n'accusent plus qu'un écart de 48 à 50 millions, je me demande ce qu'il reste de tout ce bruit, de toutes ces accusations formulées avec une légèreté aussi dangereuse et qui auraient pu avoir pour résultat de compromettre la confiance et le crédit que mérite notre patrie.

Cinquante millions! Voilà ce qui nous sépare au point où nous en sommes. Et je conserve l'espoir que si le rachat est voté par le peuple, nous arriverons avec toutes les compagnies à déterminer dans des conventions amiables le prix du rachat de chaque ligne et que les compagnies devront finalement reconnaître qu'elles ont toutes été traitées équitablement par la Confédération.

J'insiste toutefois énergiquement, en terminant, pour que l'on maintienne l'organisation des chemins de fer sur la base du projet voté par le conseil des états et que l'on renonce d'un certain côté à vouloir nous doter absolument d'une organisation d'après la théorie unitaire et en concentrant toute l'administration dans les mains d'une direction centrale et d'un conseil des chemins de fer. Si nous voulons construire quelque chose de solide et de durable, nous ne pouvons le faire qu'avec la coopération des cantons qui sont les meilleurs organes de l'intérêt public et qui ont contribué la plupart, par leur initiative et par d'énormes sacrifices, à la construction de nos voies ferrées. Si nous voulons agir autrement, nous irons au devant d'insurmontables résistances et d'un échec certain, et nous verrons se renouveler dans la votation populaire l'expérience que nous avons faite récemment avec la banque d'état.

**von Planta:** Ich werde durch die Bemerkung eines Blattes, die mir heute zu Gesicht gekommen ist, veranlasst, kurz das Wort zu ergreifen. In diesem Blatte steht, dass ich nunmehr zum Rückkauf bekehrt worden sei. Es ist dies ein Missverständnis. Ich habe dem Herrn Präsidenten der Kommission gesagt, dass ich nicht zu der Minderheit gehören wolle, die den Antrag auf Nichteintreten stelle und dass ich, wenn ich in der Kommissionssitzung in Interlaken zugegen gewesen wäre, voraussichtlich für Eintreten gestimmt hätte und dass ich auch in diesem Rate für Eintreten stimmen werde.

Ich halte dafür, dass man gegen das Eintreten stimmen muss, wenn man entweder verfassungsrechtliche Bedenken hat, wie sie Herr Kuntschen gestern geäußert hat, oder wenn man grundsätzlich gegen die Staatswirtschaft im Eisenbahnwesen ist. Ich stehe nicht auf diesem Boden. Ich habe mich überzeugen lassen, dass die gegenwärtige Bundesverfassung den Rückkauf der Eisenbahnen nicht ausschliesst, und ich habe gesehen, dass das Schweizervolk sich über diese Frage niemals in einem negativen Sinn ausgesprochen hat. Bei allen bisherigen Verhandlungen ist von seiten der Behörden der Standpunkt eingenommen worden, dass auf Grund von Art. 23 B. V. der Rückkauf bewerkstelligt werden könne. Ich glaube, man müsste dem Wortlaut dieses Artikels Zwang anthun, wenn man zum gegenteiligen Schluss kommen wollte. Wenn der Art. 23 sagt, der Bund sei berechtigt, öffentliche Werke zu errichten, so muss er gewiss berechtigt sein, Eisenbahnen zu bauen, und wenn der Bund berechtigt ist, Eisenbahnen zu bauen, so muss er auch berechtigt sein, Eisenbahnen zu kaufen.

Was das zweite Argument gegen Eintreten betrifft, so muss ich bemerken, dass ich im grossen und ganzen Freund der Privatwirtschaft bin, aber sehr wohl einsehe, dass es gewisse wirtschaftliche Materien giebt, bei denen der Staat entweder mit-

wirken muss, oder die er allein auszuführen hat. Betreffs der Frage, ob die Eisenbahnen mit oder ohne Mitwirkung des Staates gebaut oder betrieben werden können, kann man selbstverständlich verschiedener Meinung sein. Ich habe die Ueberzeugung, dass ein vollständiger, allen berechtigten Wünschen entsprechender Ausbau unseres Bahnnetzes ohne Mitwirkung des Staates nicht erfolgen könne.

Diese wenigen Worte, um Ihnen zu sagen, dass ich keine grundsätzlichen Bedenken trage, für das Eintreten in die Vorlage zu stimmen.

Der massgebende Gesichtspunkt ist für mich der, dass unser Schweizervolk ein Recht habe, zu verlangen, dass ihm der letzte Entscheid vorgelegt werde. Vor mir liegt das Votum des Herrn Referenten der Kommissionsmehrheit im Ständerate, welches er damit schloss: «Im Namen des selbstherrlichen und souveränen Schweizervolkes beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage.» Er hat das damit begründet, dass er sagte, wir seien durch die Rückkaufsklausel vor die Wahl gestellt, ob wir zurückkaufen wollen oder nicht und wir haben kein Recht, dem Volke den Entscheid vorzubehalten. Als Freund der demokratischen Einrichtungen, als Freund — ich will es sagen — des obligatorischen Referendums, bin ich dafür, dass wir ihm dieses Recht nicht vorenthalten.

Es sprechen aber auch eminent praktische Gründe dafür, dass dieser Entscheid dem Volke vorgelegt werde. Solange das Volk in dieser Sache nicht gesprochen hat, werden weder Freunde noch Gegner von ihren Ansichten und von der Verfolgung ihrer Ziele ablassen. Solange diese Ungewissheit besteht, ist es unmöglich, dass auf dem Wege der Privatwirtschaft, wie sie gegenwärtig besteht, der Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes erfolge. Es ist daher nötig, dass in dieser Beziehung eine klare Situation geschaffen werde.

Das sind die Gründe, welche mich veranlassen, trotzdem ich das Gesetz in der Form, wie es uns gegenwärtig vorliegt, nicht acceptieren kann, für Eintreten zu stimmen.

**M. Favon:** L'honorable M. Gobat a dit: Je suis rachatisé convaincu mais non pas à tout prix. C'est exactement ma position. Je ne crois pas qu'il faille faire le rachat malgré tout, lors même que le projet ne contiendrait pas toutes les dispositions qui me paraissent de nature à lui donner sa véritable portée économique et à garantir les intérêts engagés.

Je suis persuadé que l'idée maîtresse de la nationalisation se fera jour quand même, que nous nous verrons dans la nécessité de conformer la gestion des chemins de fer aux intérêts publics, et cela, par la force des choses. Le conseil fédéral est déjà singulièrement armé contre les compagnies, armé de tous ses avantages et pourrait engager contre elles une lutte qui certainement ne serait pas édifiante, que je voudrais bien épargner au pays, et qui se terminerait fatalement par la défaite constante des compagnies, qui devraient bien alors se rendre aux exigences de l'intérêt public. Même si le rachat n'était pas voté, on arriverait par des moyens plus ou moins répugnants à faire prévaloir l'intérêt général sur celui des compagnies. Il ne faut donc voter le projet qu'en ayant le sentiment

qu'il ne compromet pas les intérêts qu'il veut servir, et qu'il offre au pays un instrument propre à favoriser son développement économique.

Il y a certains points sur lesquels je dois faire mes réserves. C'est d'abord en ce qui concerne l'établissement du prix d'achat et les moyens de se procurer les capitaux nécessaires. M. Gobat a dit qu'on aurait bien pu s'épargner la peine de faire figurer dans le projet tout un plan d'organisation qui ne s'appliquera que dans 5 ou 6 ans. Il faut noter cependant que beaucoup de gens ne pourraient pas se résoudre à faire immédiatement un saut dans l'inconnu.

Ce que je reproche au projet, c'est de ne pas indiquer de quelle façon on arrivera à payer l'intérêt et l'amortissement de la dette contractée.

M. Gaudard, rapporteur français de la commission, nous a dit: Oui, il s'agit bien d'un milliard, mais ce milliard a sa contrepartie. Sans doute, je l'espère bien. Nous trouverons toujours un milliard à emprunter, s'est-il écrié. Pourquoi s'inquiéter? Notre crédit est bon, le taux de l'intérêt diminue constamment, dans 10 ans il sera probablement plus bas encore qu'aujourd'hui! Oui, c'est vrai tout cela. Il est certain que notre crédit est bon, que la loi d'après laquelle le taux de l'intérêt baisse et les salaires augmentent, paraît la loi définitive, si je puis m'exprimer ainsi, pour le présent et pour l'avenir. Mais les accidents, les a-t-on prévus? Si dans quelque 5 ans nous avions la guerre, si l'étincelle éteinte en Grèce se rallumait ailleurs, et qu'à ce moment-là, nous dussions faire un emprunt d'un milliard, personne ne peut savoir quel sacrifice colossal il nous en coûterait d'emprunter dans des conditions qui seraient désastreuses.

Voilà pourquoi j'aurais voulu que le projet nous donnât quelques garanties que cette question de remboursement du prix de rachat sera traitée d'après des vues financières justes. Il me semble naturel qu'au lieu de considérer comme très simple cet emprunt d'un milliard de francs, d'aller de gaieté de coeur demander au peuple suisse de le voter, on s'occupât de laisser autant que possible les titres dans les mains actuelles, et qu'on remboursât par annuités. On pourrait laisser subsister comme sociétés financières en liquidation les compagnies actuelles auxquelles la Confédération verserait annuellement la somme convenue, ou bien la Confédération pourrait se mettre à leur place. Nous atteindrions ainsi le but et nous entrerions sans bourse délier en possession de tout le réseau. Il vaut certes la peine d'avoir des garanties que le conseil fédéral est résolu à ne pas trancher la question d'une façon brutale, simpliste, mais qu'il examinera les propositions qui lui seront faites dans ce sens.

Quant au prix d'achat, j'ai entendu des paroles qui m'ont paru étranges. On nous a reproché que l'un des nôtres ait dit: Donnez-nous 100 millions de plus et nous voterons le rachat. C'était une question d'argent, pour 100 millions de plus, on se faisait rachatisse! Question d'argent, sans doute, mais avant tout de justice. Nous avons à penser à autre chose qu'à la question d'argent, nous avons à défendre des intérêts légitimes, à obtenir que les porteurs de titres en reçoivent la valeur intégrale lors de l'opération du rachat, comme ils en ont le droit, à empêcher qu'une diminution de la fortune publique se produise au profit de la Confédération, diminution injustifiée

qui porterait certainement atteinte au crédit, à la considération de notre pays.

On nous a dit que nous travaillions pour la finance genevoise, que nous nous occupions des intérêts des banquiers. M. Gaudard disait: On accuse les radicaux de faire de la politique radicale. c'est singulier qu'ils fassent de la politique radicale avec MM. Zemp et Cramer-Frey, le premier, chef respecté de la droite catholique, le second, une des personnalités éminentes du centre conservateur. Je réponds de même: On vient accuser les radicaux de Genève de faire de la politique au bénéfice de la finance genevoise, cette forteresse dans laquelle sont retranchés tous ceux que nous avons combattu et que nous combattons. Il est ridicule de prétendre que nous luttons pour la finance genevoise; ce qui nous occupe, c'est le peuple dont les ressources sont engagées par l'opération du rachat, c'est le sort des petits porteurs d'actions. Est-ce qu'il ne faut pas que le rachat se fasse sans amertume, sans provoquer des mécontentements, de façon à conserver l'estime de l'étranger et à maintenir notre bonne réputation. Est-ce que le sacrifice de quelques millions est au-dessus de nos forces pour atteindre ce but? Est-ce que l'état doit se conduire comme un particulier qui défend son avoir jusqu'au dernier centime? Autant de questions qui nous sollicitent. Nous demandons formellement que des garanties nous soient données que le conseil fédéral, en matière d'estimation du coût de notre réseau, s'inspirera d'idées larges et ne suivra pas pied à pied ses experts. Je regrette d'avoir à le dire ici: une partie des inquiétudes (u'il s'agit de dissiper sont dues au choix même des experts, dont je ne conteste ni la loyauté, ni le patriotisme. Je ne suspecte pas le moins du monde les intentions; il est malheureux, cependant, qu'on ait choisi comme experts pour le prix à débattre trois hommes congédiés par les compagnies et dans le coeur desquels certainement est resté quelque ressentiment; quels que soient les efforts qu'ils aient faits pour être impartiaux, il est bien difficile qu'ils y aient réussi. En tout cas il y avait là quelque chose qui était de nature à effaroucher l'opinion.

Au nom du conseil fédéral, M. Zemp a fait des déclarations au sein de la commission, déclarations qu'on peut résumer ainsi: Il a dit qu'en ce qui concerne le moyen de se procurer le capital de remboursement et la méthode à suivre à cet égard, le conseil fédéral réservait son opinion, qu'il étudierait la question et examinerait les propositions qui lui seraient faites. Il a déclaré que la disposition consistant à laisser autant que possible le capital dans les mains où il se trouve actuellement et à inscrire au budget la somme nécessaire à l'amortissement, est extrêmement intéressante et digne d'être examinée de très près.

Quant à l'établissement du prix de rachat, M. Zemp a dit que la différence était minime, tant mieux que cette différence était moins grande qu'on le croyait mille fois tant mieux. Mais il nous a dit que les chiffres publiés par les experts du département ne constituaient qu'une base de discussion; que très certainement, une fois le rachat décidé, il y aurait lieu d'entreprendre avec les compagnies des négociations pour arriver à un accord. Et l'honorable M. Zemp a dit que ces déclarations, il les faisait publiquement, de même qu'il déclarait qu'il fallait tenir compte de la loi sur la comptabilité. Je l'ai



votée, je la crois bonne à la condition qu'elle soit interprétée sainement et considérée comme un moyen de contrôle des compagnies, mais non comme un moyen d'égorger les actionnaires, d'atteindre, de diminuer leurs droits garantis par les clauses des concessions; il faut qu'elle soit appliquée dans un esprit de justice, avec impartialité, qu'on n'aille pas en élargir l'étendue, en aggraver les conséquences, en faire une arme redoutable contre les actionnaires, mais qu'elle serve bien plutôt à établir les droits réciproques du conseil fédéral et des compagnies. M. Zemp a fait une déclaration formelle dans ce sens, nous en avons pris acte, il ne se refusera pas sans doute à la répéter dans cette assemblée. Nous demandons que cette déclaration soit inscrite au procès-verbal. Tout malentendu doit se dissiper. Quelques membres de la commission ont prétendu au sein de celle-ci que cette déclaration n'avait aucune valeur, aucune espèce d'importance, que c'était, permettez-moi l'expression, une parole en l'air qui, au point de vue juridique et de l'interprétation générale de la loi comme au point de vue politique, ne pouvait pas être prise au sérieux. J'ai déjà protesté au sein de la commission contre cette interprétation. Je ne puis pas admettre que le conseil fédéral, après réflexion, après en avoir délibéré, arrive, je dirai presque avec inquiétude, à faire une déclaration sans aucune valeur. S'il en était ainsi, de deux choses l'une: Ou le conseil fédéral ne se rendait pas compte de la portée de ce qu'il faisait et commettait la faute de prononcer facilement des paroles inutiles, ou le conseil fédéral devrait être considéré comme un amuseur qui nous traite comme ces enfants auxquels on donne des jouets pour les faire tenir tranquilles. Ni l'une ni l'autre de ces hypothèses ne sont dignes du conseil fédéral.

La déclaration du conseil fédéral marquera de son empreinte l'opération tout entière. Sans lier les juges du tribunal fédéral, elle indiquera nettement dans quel esprit, selon quelle méthode, selon quels principes ils devront se prononcer s'ils sont saisis de différends relatifs au rachat entre la Confédération et les compagnies. Nous nous contentons de cette déclaration à condition qu'elle soit inscrite au procès-verbal. Mais qu'on ne vienne pas les infirmer d'avance en disant qu'on les considère comme insignifiantes, ou que quelques naïfs sont bien bons de s'en payer!

Nous demandons ensuite que dans le projet soit inscrite une clause permettant au conseil fédéral d'acquiescer les lignes d'intérêt secondaire lorsqu'il le jugera utile. Il ne s'agirait en l'espèce que d'une dépense d'une soixantaine de millions. Or, nous avons donné au conseil fédéral le droit de disposer d'un milliard pour racheter le grand réseau. Qu'on lui donne aussi le droit éventuel de disposer de 60 millions pour opérer le rachat des lignes secondaires qui se rattachent à ce grand réseau. Il est facile de justifier notre point de vue. Nous ne pouvons pas admettre qu'une opération comme celle que nous allons faire et qui modifiera profondément les situations de nos lignes ferrées, se fasse sans qu'il soit tenu compte aussi de la situation des lignes intéressant non seulement certaines régions du pays, mais le pays tout entier.

Je suis désolé d'avoir souvent à parler de la situation de Genève, mais enfin je suis bien forcé de la prendre comme elle est. Sans doute nous sommes très perplexes au sujet des conséquences que le

rachat pourra avoir chez nous. Nous sommes en relations avec la puissante compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui pénètre dans notre réseau cantonal. Ce réseau cantonal, nous sommes sur le point de l'achever, et pour cela nous ne marchanderons ni peines, ni efforts, ni argent. Or, dans quelle situation nous trouverions-nous si nous étions en présence du grand réseau national suisse et de la grande compagnie du P. L. M., sans trop savoir comment nous défendré. Ne s'agit-il pas ici d'une question internationale qui intéresse toute la Suisse? Il y a eu une convention passée entre l'état de Genève et le gouvernement français, mais les chambres françaises n'en ont point voulu. Qui nous sortira de là, qui lèvera les difficultés? Qui fera intervenir une solution conforme à la fois aux intérêts de notre réseau et aux intérêts généraux de la Suisse, si ce n'est la Confédération? Il faut que la Confédération dise: il y a un intérêt capital, un intérêt politique, national, international pour moi aussi bien que pour vous à ce que je sois autorisée à racheter le réseau genevois.

Nous désirons que notre voeu soit pris en considération, et que certaines lignes secondaires soient comprises dans l'opération.

On nous dit vous voulez échapper au referendum, soustraire au peuple le droit de se prononcer sur ces opérations éventuelles! Mais nous voulons au contraire que le peuple soit consulté, qu'il se prononce sur ce sujet tout actuel, et qu'une loi tranche la question.

Si pour chaque ligne secondaire il faut faire un projet de loi, qu'après le grand effort du rachat fait par le pays, on vienne dans quelques années après demander des subventions pour des lignes thurgoviennes, genevoises, le peuple dira: ce sont des lignes d'intérêt local, et une certaine hostilité se manifesterait. Ce serait là une déplorable forme de consulter le peuple. Il faut lui demander s'il n'entend pas affirmer les intérêts de solidarité qui doivent lier toutes les parties du pays.

Si vous allez éprouver tous ces intérêts, si vous posez l'une après l'autre ces questions, leur caractère local en sera accentué au point que nous pourrions douter du résultat. Et encore ici je me place au point de vue de M. Gaudard qui a dit: Nous avons toute confiance dans le conseil fédéral pour protéger les intérêts cantonaux. Cela ne nous empêche pas de demander un petit article de loi pour le Simplon. Les bons comptes font les bons amis. Nous demandons comme lui une garantie inscrite dans la loi.

J'ai encore une observation à faire.

Je ne veux pas entrer dans le détail de l'organisation, mais je dirai ceci, d'accord avec M. Comtesse et certainement avec ce qu'en pense M. Gobat, qu'au point de vue technique, 3 arrondissements comme en Allemagne, vaudraient mieux que 5, mais les 5 respectent les positions acquises, qu'il ne faut pas écarter du projet des gens disposés à l'appuyer, qu'il faut suivre la même voie que le conseil des états et votre commission.

Je crois inutile aussi de discuter certains détails administratifs. Il faudra au bout de quelques années reviser d'après les résultats de l'expérience. L'appareil administratif est toujours imparfait. Seulement ce n'est pas tout que d'avoir des conseils d'arrondissement, il faut encore disposer des moyens de faire respecter les intérêts régionaux dans ces conseils. C'est pour cela que je demande que le conseil

fédéral ait la responsabilité de la nomination de la direction générale, des directions d'arrondissement, mais que pour ces nominations, les conseils d'arrondissement soient autorisés à faire une double ou une triple présentation qui ne lie pas le conseil fédéral, mais sera dans l'immense majorité des cas une indication dont il sera tenu compte. C'est ainsi que vous ferez collaborer à une partie des plus importantes de l'administration des chemins de fer ceux qui représentent les différents intérêts régionaux de la Suisse. Cette proposition, faite au conseil des états par M. Robert, a été acceptée par M. Zemp dans le sein de la commission. Nous ne voyons aucun inconvénient à faire cette concession, a-t-il dit. Vous ne serez pas, messieurs, plus royalistes que le roi. Bien des gens pensent que ce correctif offre des garanties sérieuses aux intérêts privés et aux cantons. Je conclus: Si vous nous accordez les garanties que nous demandons, si le conseil fédéral fait les déclarations dont j'ai parlé, si ces déclarations sont inscrites au procès-verbal, si on n'essaie pas d'en détruire la portée comme on l'a fait dans la

commission, nous serons rassurés en ce qui touche le prix et le mode de remboursement du rachat.

Nous le serons également si des dispositions formelles réservent les droits des lignes secondaires. Je demande enfin qu'on accepte la proposition de M. Robert qui a échoué aux états à une voix de majorité. Cette proposition, je la fais au nom de mes collègues radicaux de Genève, et je le crois au nom de plusieurs milliers de bons Genevois qui ont toujours été rachatistes, qui ne demandent qu'une chose, d'affirmer leur foi en l'idée fédérale, qui ont prouvé plus d'une fois qu'ils savaient sacrifier leurs intérêts locaux aux intérêts généraux du pays, mais qui veulent des garanties. J'ai bon espoir qu'elles leur seront accordées. C'est en subordonnant ma décision définitive aux trois points que je viens de vous indiquer et à la solution que vous leur donnerez que je vote l'entrée en matière sur le projet.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

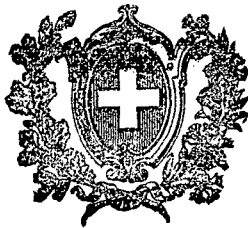
In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.09.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	851-878
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 816

Amtliches

sténographisches Bulletin

der

schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 46

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 24. September 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 24 septembre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
 Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:***Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung der Diskussion über die Eintretensfrage. — Suite de la discussion sur l'entrée en matière.

(Siehe Seite 851 hievor. — Voir page 851 ci-devant.)

**Zschokke:** Ich weiss nicht, durch welchen unglücklichen Zufall mein Name in der gedruckten Vorlage nicht unter die Mitglieder der Majorität der Kommission zu stehen kam. Ich bin daher gezwungen, hier zu erklären, dass ich für Eintreten stimme und nur in einigen untergeordneten Punkten in der Detailberatung von der Majorität abweichen werde. Ich müsste meine ganze Vergangenheit seit dem Jahre 1852 und meine bisherige Ueberzeugung in Eisenbahnfragen verleugnen, wenn ich diese Erklärung hier nicht in ganz bestimmter Form abgeben würde. Zudem befinde ich mich in voller Uebereinstimmung mit den aargauischen Herren Kollegen in den beiden Räten und, wie ich glaube, auch mit dem aargauischen Volke, welches seinerzeit das Rechnungsgesetz mit sehr grosser Majorität und implicite daher auch die Verstaatlichung der Eisenbahnen angenommen hat.

Nachdem bereits so viele ausgezeichnete Redner sich über die vorliegende Angelegenheit ausgesprochen haben, kann und will ich nur kurz sein. Ich konstatiere zum voraus, dass die eigentlichen staatsrechtlichen und staatspolitischen Fragen in dieser Versammlung nach beiden Richtungen hin in sehr hervorragender Weise behandelt worden sind und dass ich mich in diesen Fragen wirklich habe orientieren können. Aber ich konstatiere auch, dass keiner der Herren Redner, welche direkt oder indirekt gegen Eintreten gesprochen haben, hiefür wirtschaftliche Gründe angeführt hat. Sie konnten es nicht thun, ohne in ihrer Beweisführung Schiffbruch zu leiden. Also auch auf dem Boden der wirtschaftlichen Erwägungen treffen sich nach meiner Ansicht die Anschauungen der Freunde und Gegner der Verstaatlichung. Hätten die Gegner der

Verstaatlichung in den wirtschaftlichen Fragen Motive aufdecken können, welche für sie sprächen, so hätten sie es wahrscheinlich gethan.

Nachdem die staatsrechtlichen Fragen ihre volle Vertretung gefunden haben, erlaube ich mir, Ihnen im Résumé die eigentlichen wirtschaftspolitischen Fragen vorzutragen und dabei den Ueberzeugungen des schweizerischen Volkes, sowie meinen eigenen Ueberzeugungen Geltung zu verschaffen. Die Frage der Verstaatlichung ist im Volke hauptsächlich vom wirtschaftlichen Standpunkt aus aufgefasst und diskutiert worden. Das zeigt die Presse, das beweisen die verschiedenen Volksversammlungen und die Thatsachen, die sich vor unsern Augen abgespielt haben. Das Volk fragt mit gutem Grunde, welches die Ziele der Verstaatlichung seien und welches die Mittel, dieselbe zu erreichen. Es hat ein gutes Recht, diese Fragen zu stellen, da es vor eine Schuld von nahezu einer Milliarde gestellt werden soll. Sie wissen, dass beim Schweizer und vornehmlich beim Schweizerbauer immer eine Furcht vor Schulden besteht. Es wurde daher allseitig die Frage gestellt, wie die Schuldentilgung vollzogen werden soll und ob das Schweizervolk im stande sei, die grosse Schuldenlast zu ertragen. Die zweite Frage, die sich das Volk stellte und die auch wir uns stellen müssen, ist die, ob eine successive Tarifiermässigung eintreten könne. Ich halte dafür, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht stattfinden könne, wenn sie nicht durch eine Ermässigung der Tarife inauguriert werde, wie solche Tarifiermässigungen auch schon von den Privatgesellschaften eingeführt worden sind. Die wichtigste Frage endlich ist die, was nach Stattfindung der beförderlichen Schuldentilgung geschehen soll.

Auf diese drei Fragen will ich kurz eintreten und Ihnen zunächst die letzte zu beantworten suchen. Nach meiner Ansicht sollen, nachdem die Schuldentilgung vollzogen ist, die Ueberschüsse des Betriebes einerseits für den Bau und die weitere Vollendung des Netzes und andererseits für die Herabsetzung der Tarife verwendet werden. Es ist das vielleicht ein etwas verfrühter und, wenn Sie wollen, ein sanguinischer, aber doch idealer Gedanke, dass wir auf unsern Eisenbahnen dereinst wie bei der Post mit den Taxen nur die Betriebskosten zu bezahlen haben und das Schweizervolk zu den niedrigsten Ansätzen, sozusagen frei auf den Bahnen verkehren wird. Dadurch würden die schweizerischen Einrichtungen auf einen Höhepunkt gelangen, auf dem sie sich gegenüber allen seinen Nachbarn in einer Ausnahmestellung befinden würde. Das ist allerdings eine Frage der Zukunft, aber doch eine Frage, welche schon da und dort von unsern Wirtschaftspolitikern erwogen worden ist und ihre Anerkennung gefunden hat. Ich will bei diesem Anlass nur noch eine kurze Bemerkung einfügen über die Nebenbahnen und die verschiedenen Wünsche, die geäußert worden sind. Lassen wir vorderhand alle die gewiss berechtigten Wünsche, die sich da kund gegeben haben, bei Seite! Der Brocken, der uns geboten wird, ist gross genug. Ich glaube, wir wollen denselben erst essen und verdauen und dann wird der Moment gekommen sein, zum Frühschoppen der Nebenbahnen zu gehen und die verschiedenen Wünsche, die sich uns heute präsentieren, zu erfüllen. Allein jetzt scheint es mir geboten, dass alle diejenigen, welche der Verstaatlichung in Treuen entgegensehen, sich vereinigen, zuerst das grosse Werk durchzuführen.

Welches sind nun die Mittel, die Verstaatlichung der Eisenbahnen glücklich durchzuführen? Das erste ist eine gute einfache Organisation. Es kommt dabei thatsächlich nicht darauf an, wie die Einzelgliederung der Organisation getroffen werde, sondern vielmehr darauf, die geeignetsten Männer zu finden, um sie an die Spitze der Generaldirektion zu stellen. Es ist bei uns ein bekanntes Wort: Lieber eine schlechte Verfassung und eine gute Regierung, als eine gute Verfassung und eine schlechte Regierung. Wenn es den berufenen Behörden gelingt, die richtigen Leute zu finden, dann geht die Sache gut und dann werden die Ziele erreicht, die wir uns gesetzt haben und von denen wir mit Recht verlangen können, dass sie erreicht werden.

Ich erlaube mir hier auf die Erfahrungen anderer Länder hinzuweisen. Ich habe mir seit langen Jahren die Aufgabe gestellt, in dieser Beziehung die Verwaltungen anderer Länder näher zu studieren. Ich habe gefunden, dass die Verwaltungen möglichst autonom organisiert und mit den besten Köpfen des Landes besetzt worden sind. Was haben die Leute gethan, um ihre Bahnen auf den glänzenden Stand der Ertragsfähigkeit zu bringen, wie sie heute z.B. in Deutschland besteht. Sie haben die Tarife in allen möglichen Formen heruntergesetzt, und es ist Thatsache, dass die Reichsbahnen, welche eo ipso schon niedrigere Tarife haben, als unsere schweizerischen Privatbahnen, durch alle möglichen Vorteile, die sie im Tarifwesen dem Publikum bieten, auf Tarifansätzen stehen, welche nahezu nur 50 Proz. der schweizerischen Bahntarife betragen. Dann sind im Betrieb alle möglichen Verbesserungen eingeführt

worden. Gehen Sie einmal nach den deutschen Reichsbahnen, nach den badischen und sogar den bayrischen Bahnen und Sie werden sehen, dass dem bahnfahrenden Publikum alle möglichen Annehmlichkeiten geboten sind. Sie werden sehen, dass bei den Reichsbahnen, den badischen, württembergischen, bayrischen und österreichischen Bahnen, die alle nach dem gleichen Prinzip handeln, die nötigen baulichen Veränderungen und Verbesserungen ausgeführt werden. Ich habe auf meiner letzten Reise im Ausland Bahnstrecken gesehen, welche von den dortigen Behörden als unzulänglich abgeschätzt und verändert worden sind, die bei unsern Privatbahnen heute noch immer in gleicher Weise fortvegetieren. Ich habe neue Bahnhöfe getroffen, wo ich mir habe sagen müssen, dass die alten eigentlich noch gut genug gewesen wären, da ich eben in den engen, beschränkten Begriffen und Anschauungen lebe, an die wir bei unsern Privatbahnen gewöhnt sind. Den künftigen schweizerischen Bundesbahnen stehen in dieser Beziehung noch grosse Aufgaben bevor. Die schweizerischen Bundesbahnen müssen eine grosse Zahl von Bahnhöfen und kleinern Stationen umbauen, um den Betrieb zu verbessern. Wenn in Deutschland und Frankreich die Fahrbahn um 1 oder 2 Kilometer verringert werden kann, so geschieht es, auch wenn dadurch in der Fahrt bloss 1 oder 2 Minuten eingebracht wird. Es bleibt auch nicht ausgeschlossen, dass wir später diejenigen militärischen Linien werden ausführen müssen, welche dazu dienen, im Ernstfalle unsere militärische Lage zu verbessern. Ich kann nicht alle Beispiele hier anführen, aber ich nenne nur die Verbindung zwischen der Linie Olten-Luzern und Emmenbaum in der Richtung nach Zürich und Zug, welche nicht existiert. Ich erinnere an eine andere Linie, welche schon öfters in Erwägung gezogen worden ist und im Gotthardbahnvertrage Erwähnung gefunden hat, eine Linie, welche von Dietikon in der Richtung nach Zug abzweigen soll.

Ein weiterer wesentlicher Punkt, den ich übrigens schon manchmal besprochen habe, ist die Vereinheitlichung des Betriebes. Das ist die erste grosse Aufgabe, welche die künftige Organisation haben wird, wenn sie die Ersparnisse machen will, welche mit Recht verlangt werden dürfen und welche dazu dienen sollen, die Amortisation der Schulden rasch durchzuführen. Ich will Ihnen ein Beispiel anführen, welche Folgen in dieser Beziehung die Vereinheitlichung des Betriebes haben kann und wird. Bayern hat ungefähr ein so grosses Bahnnetz wie das unsrige ist, etwa 3600 oder 3800 km. Bayern steht seit vielen Jahren unter dem verpönten Staatsbahnbetrieb. Aber seine Verwaltung ist eine gute; denn die besten Köpfe stehen an ihrer Spitze. Bayern hat durchschnittlich die gleichen Terrain- und Tracéverhältnisse, wie die Schweiz sie auf ihren Normalbahnen besitzt. Infolge des einheitlichen Betriebes können die bayrischen Bahnen bedeutend wohlfeiler betrieben werden, als dies bei unsern Bahnen infolge der Zerrissenheit der Netze und der Organisationen jetzt möglich ist. Laut den Erkundigungen, die ich auf der Direktion der Staatsbahnen in München eingezogen habe, kostet der bayrische Bahnbetrieb per Achsenkilometer 9,2 Rappen, während es für unsere Bahnen 11,3 bis 11,5 Rappen betrifft. Wenn wir eine einheitliche Bundesbahnverwaltung haben, so wird es uns also möglich sein, die künftigen Bahnen

mit einer Ersparnis von 2,10 Rappen per Achsenkilometer zu betreiben. Das macht auf die 50 Millionen Achsenkilometer der schweizerischen Bahnen eine jährliche Ersparnis von ungefähr 10 bis 11 Millionen Franken. Diese Ersparnis wird dazu beitragen, die nötigen Mittel zu verschaffen, um die Amortisation in kürzerer Zeit, als der Bundesrat angenommen hat, zu vollziehen.

Dazu kommt noch, dass die künftige Bundesbahnverwaltung selbstverständlich alle die Versuche wird unterstützen müssen, unsere Wasserkräfte in elektrische Kraft für den Betrieb der Bahnen umzuwandeln, wodurch wir von dem Bezug der Kohlen unabhängig würden. Dadurch würden, abgesehen von den politischen Vorteilen, wiederum grosse Ersparnisse eingeführt werden können.

In Bezug auf die Taxenermässigungen habe ich ebenfalls eine Rechnung angestellt. Ich habe untersucht, welche Erfolge die in den letzten Jahren von den Privatgesellschaften gemachten Taxenermässigungen gehabt haben. Die Rechnung ist natürlich etwas problematisch, weil man alle Gründe der Verkehrsvermehrung nicht kennt. Wenn man aber nur die Taxenermässigung als Grund der Verkehrsvermehrung annimmt, so habe ich herausgefunden, dass die von unsern Bahngesellschaften gewährten Tarifiermässigungen eine Vermehrung der jährlichen Einnahmen um 3 Millionen Franken zur Folge hatten.

Ich komme noch auf das wichtige Thema der Amortisation zu sprechen. Die Berechnungen des Bundesrates sind ausserordentlich sorgfältig und ausserordentlich niedrig gemacht. Ich habe mir hier ebenfalls eine Rechnung gemacht, welche mit derjenigen des Bundesrates so ziemlich übereinstimmt. Auf das Jahr 1909, wo die Gotthardbahn ebenfalls in die Verstaatlichung einbezogen werden kann, weist mein Betriebsbudget an Einnahmen, auf Grund der Einnahmen von 1884—1893 berechnet, 102 Millionen und, den Kapitalzins zu 3½ Proz. berechnet, an Ausgaben, die ich nach den bundesrätlichen Berichten einsetze, plus die Zuschläge, welche notwendig sind, um den Mehrverkehr zu bewältigen, und zwei Millionen, die ich für die Ergänzungsbauten mehr einsetze als der Bundesrat, also 10 statt 8 Millionen, 90 Millionen auf. Es ergibt sich somit eine Differenz von 12 Millionen, die allerdings grösser ist, als die vom Bundesrat ausgerechnete Ziffer. Mit diesen 12 Millionen Differenz wird es möglich sein, die Amortisation in einer bedeutend kürzeren Frist durchzuführen, als der Bundesrat angenommen hat. Dies halte ich mit Rücksicht auf meine Auseinandersetzungen betreffend die Tarifierung nach der Schuldentilgung für das wichtigste.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend sage ich, dass sofern die Ueberzeugung besteht, dass die von mir gemachten Voraussetzungen auch nur annähernd eintreffen, das Schweizervolk auf den Rückkauf eingehen und somit der Nationalrat auf die Vorlage des Bundesrates eintreten darf. Diese Voraussetzungen sind: 1. Dass der Ankaufspreis dem wahren Wert der Objekte entspreche, ein Grundsatz, der in der Diskussion bereits allgemeine Anerkennung gefunden hat; 2. dass die Verwaltung eine möglichst einfache, autonome sei, fern von allen politischen und wirtschaftlichen Einflüssen eigennütziger Art und von allen — ich kann den richtigen Ausdruck hier nicht sagen — Machenschaften, welche wir bei Privatbahnen oft finden und bedauern; 3. dass

die Verkehrsinteressen des Volkes im Betrieb und Ausbau des Netzes successive möglichste Berücksichtigung finden und 4. dass die Amortisation in der Weise eingerichtet werde, dass sie mit der Mehrung der Einnahmen der Bundesbahnen auch vermehrt werden kann.

Zum Schlusse mache ich noch folgende Erwägung: Die schweizerische Republik steht nach meiner Ansicht heute vor einer ihrer grössten Aufgaben. Ihre Lösung entscheidet auf Dezennien hinaus die Wohlfahrt und das wirtschaftliche Wohlergehen des gesamten Volkes. Ich sage, nachdem ich anfangs schon konstatiert habe, dass wir Freunde und Gegner auf dem Boden der wirtschaftlichen Seite der Frage nicht fern von einander stehen, dass das Schweizervolk vorab die wirtschaftliche Seite ins Auge fasst und die staatsrechtliche Seite einen mehr akademischen Wert hat — ich sage: Bieten wir uns die Hand, Freund und Gegner, und wir werden dadurch die Wohlfahrt schweizerischer Eidgenossenschaft mehren und stärken.

**M. Rusconi:** Vous voudrez bien me permettre, à l'instar des autres membres de la commission et aussi comme représentant du seul canton de langue italienne, que je vienne, non pas vous répéter tous les arguments qui ont été invoqués par des hommes compétents, mais vous dire uniquement et brièvement quelques-unes des considérations qui m'ont engagé à voter, avec la majorité, l'entrée en matière, tout en vous faisant mes excuses si j'ose parler dans une langue qui n'est pas ma langue maternelle.

Le projet de rachat des chemins de fer, qui vient d'être soumis à vos délibérations, ne peut que sourire à tout homme d'état, à tout homme qui se préoccupe des destinées de son pays. Je pense même, qu'au fond, ce projet rencontre aussi la faveur du peuple, qui n'a pas manqué de suivre avec attention la marche de cette idée grandiose de la nationalisation des chemins de fer, ou, en d'autres termes, de la transformation des chemins de fer privés en chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire, en chemins de fer appartenant à l'état et au peuple en même temps.

Il y a dans cette oeuvre économique des facteurs importants, qui priment tous les autres, qui doivent déterminer notre adhésion au projet de rachat. Ces facteurs sont constitués, en grande partie, par l'unité de direction technique et administrative, par l'économie et l'amélioration dans toute branche du service, par la sûreté des lignes, etc., mais tout particulièrement, par l'abaissement des tarifs de transport.

L'exploitation des chemins de fer par l'état au lieu des sociétés privées, est une question très grave, sans doute, mais aujourd'hui elle s'impose. Nous ne pouvons pas, étant donné l'organisation économique et sociale des états qui nous entourent, vivre dans un complet isolement et nous désintéresser de ce qui se fait chez eux. Au moment que où états vont entrer en possession, au bout d'une cinquantaine d'années environ, d'un immense réseau de chemins de fer, presque sans bourse délier, et du moment que par là ils pourront réduire les tarifs de transport pour lutter avantageusement contre les produits de nos industries de tout genre, il est absolument nécessaire de parer à ce danger. Il faut donc racheter dès à

présent les chemins de fer et songer à l'amortissement régulier de la dette qui doit en résulter, de telle sorte, qu'à l'échéance de ce demi-siècle, la Suisse puisse disposer librement, sans aucune entrave, de ses chemins de fer, pour soutenir la concurrence étrangère, conserver à notre commerce tous les débouchés et même les augmenter autant que possible.

Nous savons parfaitement aussi qu'à l'étranger l'on a recours à divers systèmes pour protéger, d'une manière tout-à-fait indirecte, certains produits industriels ou agricoles quelque peu grevés par les impôts douaniers ou par les frais de transport. Or, il est évident, que si jamais le rachat des chemins de fer ne pouvait être réalisé, notre industrie et notre commerce finiraient par être atteints d'une crise terrible dont nous ne sommes pas à même de peser aujourd'hui toutes les conséquences. L'abaissement des tarifs de transport que l'on réclame un peu partout, n'est guère possible, que moyennant le passage des chemins de fer aux mains de l'état, et cela par cette simple considération que l'intérêt des actionnaires sera toujours en opposition avec des mesures qui sont destinées à apporter une diminution ou un préjudice quelconque à leurs dividendes. Il ne faut pas oublier enfin que la réduction des tarifs de transport exercera aussi une certaine influence sur notre système douanier, et que par conséquent l'on peut entrevoir, dans un avenir assez rapproché, un développement toujours plus sensible dans le mouvement industriel et commercial du pays. L'on a dit hier que, par le rachat des chemins de fer, nous faisons un pas gigantesque dans la centralisation, mais je vous avoue franchement que si j'arrive à comprendre l'opposition au rachat fondée sur les doctrines économiques, je ne saurais la comprendre sur des mots d'une portée politique et qui ne devraient plus effaroucher personne. Si, à une époque très éloignée, l'on a eu assez de courage patriotique, ou, pour mieux dire, assez de sagesse politique pour confier à la Confédération l'administration des postes, des télégraphes, des douanes, etc., à plus forte raison nous pouvons aujourd'hui lui laisser aussi l'administration des chemins de fer, soit à cause de leur grande utilité, soit en vue des progrès réalisés dans l'éducation politique du peuple suisse, soit en vue du contrôle efficace que la presse sait exercer dans tous les domaines de notre vie publique. Ainsi donc, messieurs, de ce que cette nationalisation des chemins de fer est possible, qu'elle est utile et qu'elle est même nécessaire, toute crainte de centralisation doit disparaître. Je veux bien reconnaître toutefois que ce projet de rachat ne puisse répondre à l'attente de tout le monde, moi-même je n'ai pas eu le bonheur de partager toujours la manière de voir de mes honorables collègues et j'ai fait aussi quelques réserves par rapport à l'art. 47 et à un passage alpin pour la Suisse orientale, mais tout cela ne peut m'empêcher de vous recommander vivement la proposition de la majorité de la commission, pour l'entrée en matière, bien persuadé que, ensuite d'une discussion sérieuse, loyale et courtoise, l'on arrivera à écarter bien des difficultés et à faire une oeuvre qui sera vraiment nationale et digne de notre petite république.

**Sourbeck:** Seit den denkwürdigen Verhandlungen des Jahres 1852, in welchen es sich um die Frage

handelte, ob Privat- oder Staatsbau für die Eisenbahnen der Schweiz, hat die Bundesversammlung keine so wichtige Frage, keine Frage von so grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung behandelt, wie diejenige, die uns heute beschäftigt. Die Frage ist eine gewichtige und das Werk, das wir ausführen wollen, ist ein grosses, trotzdem vorgestern in diesem Saale erklärt wurde, man sehe nicht ein, worin eigentlich bei der Verstaatlichung die Grösse des Werkes liege, indem ja die Bahnen bereits gebaut seien. Ich begreife diese Argumentation nicht recht; ich finde sogar, es fehle ihr bedeutend an Logik. Wo sollten wir hinkommen, wenn wir mit derartiger Logik in diesem Geschäft weiter gehen wollten? Mit dem gleichen Rechte könnte man sagen, der Erbauer der ersten Dampfmaschine habe kein grosses Werk geleistet, indem ja das Eisen schon vorhanden war. Es ist das eine Logik der Sophismen, und wenn wir auf diesem Wege weiter gehen wollten, so könnten wir uns ebensogut mit der Frage beschäftigen, ob ein Begriff blau oder grün sei. Es geht eben nicht an, zwei Begriffe aus heterogenen Sphären nebeneinander zu stellen und dann einen tendenziösen Schluss daraus zu ziehen. Wer die Vorlage des Bundesrates gelesen hat, wer nicht nur oberflächlich darüber weggeglitten, sondern tiefer in die Sache eingedrungen ist, der musste die Ueberzeugung gewinnen, dass es sich hier nicht um ein oberflächliches Werk utopistischer Staatssozialisten handelt, sondern dass es sich vielmehr in der Vorlage um ein Werk handle, welches sorgfältig erwogen, sorgfältig berechnet und sorgfältig ausgeführt wurde. Thatsächlich müssen selbst die Gegner der Verstaatlichung dies zugeben. Noch hat keiner einen wesentlichen Fehler in der Vorlage nachgewiesen; die Kritik ist durchaus allgemeiner Natur und die Gegner wie jedermann müssen zugeben, dass das Geschäft, das wir in der Verstaatlichung unternehmen wollen, ein rationelles, ein gutes ist. Aber während die Verstaatlichungsfreunde, nachdem sie dies erkannt haben, sagen: das Geschäft ist ein gutes, also machen wir es, sagen die Verstaatlichungsgegner: das Geschäft ist wohl gut, ja, aber . . . . . und dann kommt eine ganze Reihe von Einwänden.

Es ist über die Richtigkeit, das Rationelle der Verstaatlichung genügend gesprochen worden und die Vorlage erklärt die ganze Sache in so ausgiebiger, klarer Weise, dass ich auf die Vorteile der Verstaatlichung nicht näher eintreten, sondern mich darauf beschränken will, hier eine Kritik der Kritik zu geben.

Der erste Einwand, das erste Aber, welches von den Gegnern der Verstaatlichung vorgebracht wird, ist die prinzipielle Frage, ob die Verstaatlichung bei der heutigen Bundesverfassung überhaupt möglich sei. Ich will dabei dem Herrn Kuntschen nicht auf seinem kritischen Gange durch den Art. 23 der Bundesverfassung folgen; Herr Nationalrat Keel hat die Sache meines Erachtens genügend klargestellt; auch bin ich nicht Jurist, um darauf näher eintreten zu können. Ich nehme an, wenn der Vorwurf wieder erhoben werden sollte, so werden die Koryphäen der Wissenschaft, die wir in unserer Mitte besitzen, ebenfalls da sein und den Vorwurf energisch zurückweisen.

Ein zweiter Einwand, der gemacht wurde, war der, es sei die Offerte, welche der Bundesrat in seiner Vorlage für das Geschäft mache, nicht ge-



nügend; man solle mehr zahlen. Es werden sogar bestimmte Summen genannt; man sagt: gebt uns circa 100 Millionen mehr, so können wir uns unter Umständen ebenfalls mit dem Rückkauf einverstanden erklären. Dabei vergisst man aber durchaus den Nachweis, warum man eigentlich die 100 Millionen mehr geben sollte; es wird nirgends nachgewiesen, dass in der Vorlage in den Berechnungen des Bundesrates ein arithmetischer oder sonstiger Fehler liege. Man vergisst diesen Nachweis und steht einfach da mit dem Begehren: gebt uns mehr, ein Begehren, das ja sehr begreiflich ist, das aber, um vom Volke richtig erfasst zu werden, doch besser belegt werden muss, wenn man wirklich dem Verlangen entsprechen soll.

Es wird sodann hauptsächlich auf die Staatsschuld hingewiesen, auf die gewaltige Milliardenschuld, welche der Bund sich durch den Rückkauf der Bahnen aufbürde. Diese Milliardenschuld wird in allen Formen und allen Saucen dem Volke serviert; dabei wird aber nicht betont, dass ja eigentlich dieser Milliardenschuld dann der Gegenwert vollständig gegenübersteht; es wird nicht gesagt, dass die Bahnen, die ja die Schuld bis jetzt auch haben, doch gut existieren und ihr Kapital gut verzinsen können. Es wird gesagt, wir werden durch diese Schuld dem Ausland tributpflichtig. Sind wir es aber nicht heute schon? Liegen die Aktien nicht im Ausland? Zahlen wir nicht mit jedem Billet, das wir kaufen, jedem Collis, das wir der Bahn anvertrauen, diesen Tribut an die ausländischen Aktionäre? Tritt die Verstaatlichung ein, so wird dieser Tribut dann nicht mehr nach dem Ausland gehen, sondern wird im Lande bleiben. Mit jedem Billet, das wir kaufen, mit jedem Collis, das wir versenden, werden wir nachher mithelfen an der Amortisation der Schuld, und die Milliardenschuld, vor der man jetzt so sehr Angst zu haben vorgiebt, wird sich in absehbarer Zeit, in zwei Menschenaltern, in ein Milliardenvermögen verwandeln. Denn vergessen wir nicht, was die Privatgesellschaften heute können, das wird der Bund auch können. Man sage uns nicht, es können Krisen eintreten, welche die ganze Sache gefährden; die Krisen sind immer nur vorübergehend. Der Verkehr aber als solcher wird nicht aufhören; so lange es Menschen giebt, wird es Verkehr geben, und solange wir eine weitere Bevölkerung- und Kulturzunahme konstatieren können, solange werden wir auch Verkehrszunahmen und damit grössere Einnahmen für die Bundesbahnen konstatieren können.

Es wird sodann gesagt: wir könnten ebenfalls mitmachen in der Verstaatlichung, wenn wir uns nicht fürchten müssten, dass die Centralgewalt des Bundes allmächtig würde, dass die Kantone in den Hintergrund treten, dass die Kantone zu sehr geschwächt würden. Auch da lässt sich erwidern: auf was für einer Basis beruhen denn eigentlich diese Befürchtungen? Haben wir nicht schon bis jetzt bedeutende Transportmittel centralisiert? Ist die Post, ist der Telegraph, ist der Zoll nicht einheitlich, centralistisch? Haben die Kantone darunter gelitten, als man die Masse, die Münzen, die Gewichte vereinheitlichte? Haben nicht im Gegenteil die bisher erfolgten Centralisationen in allen Gauen des Vaterlandes eher Aufschwung gebracht, als dass die Kantone geschwächt worden wären? Man sieht nicht ein, warum die Kantone diesen mächtigen

Bund fürchten sollten; der Bund ist ja die Gesamtheit der Kantone, der Bund ist der Ausfluss der Kantonalmacht, und wenn wir zurückschauen auf die Geschichte unseres Vaterlandes, so können wir sicher konstatieren, dass wir, wo wir die Eidgenossenschaft einig sehen in ihrem Bestreben, auch dort immer Glanzpunkte unserer Geschichte sehen. Ich will nicht näher darauf eintreten; Sie alle wissen zur Genüge, dass diese Behauptung richtig ist.

Und nun kommt noch ein weiterer Punkt, der gegen die Verstaatlichung ausgespielt wird. Es wird gesagt: wenn die Verstaatlichung eintritt, so wird eine gewaltige Masse von Bundesbeamten dem Bundesrate zur Verfügung stehen; es wird dem Bundesrate eine gewaltige politische Macht in die Hände gespielt; wir haben es da mit einer Prätorianergarde zu thun, welche jederzeit auf den Wink des Bundesrates bereit sein wird, die Befehle auszuführen. Auch heute schon hat ja der Bund eine solche Beamtenmacht; wir sehen heute schon viele Tausende von Angestellten des Bundes über die Kantone verteilt, Post-, Telegraphen- und Zollbeamte, und nie haben wir je gehört, dass der Bund diese bei Wahlen oder Abstimmungen irgendwie beeinflusst hätte. Die Eisenbahner, vor denen man sich nun zu fürchten scheint, sind ganz genau wie die Postbeamten; sie lassen sich überhaupt nicht beeinflussen, denn sie wissen ganz genau, dass sie nicht nur Eisenbahner, sondern nebenbei noch freie Bürger eines freien Staatswesens sind, wo die Bundesverwaltung sie in keiner Weise politisch beeinflussen darf. Dem Bunde zuzumuten, ihm zu unterschieben, er könnte es auf eine derartige politische Beeinflussung absehen, ist denn doch, um mich parlamentarisch auszudrücken, eine Ungeniertheit, die in doppelter Potenziertheit erscheint, wenn man sieht, von welcher Seite dieser Vorwurf kommt, von einer Seite, wo diese politische Beeinflussung, ich darf es wohl sagen, fast gäng und gäbe ist und ziemlich häufig praktiziert wird.

Es wird sodann gesagt: ein weiterer Punkt, der uns zu Befürchtungen Anlass giebt, ist die Bureaukratie des Bundes. Was ist denn eigentlich Bureaukratie? Ich bin überzeugt, jeder von uns und jeder Bürger im Volk draussen stellt sich unter Bureaukratie etwas anderes vor; es wird damit denn doch ein gewaltiger Unfug getrieben. Bureaukratie muss in jeder Verwaltung sein; Bureaukratie ist geradezu das Wesen der Verwaltung und wo keine Bureaukratie ist, krankt der Organismus. Allerdings kann die Bureaukratie übertrieben werden; sie kann verknöchern, kann sich petrifizieren, um mich so auszudrücken; aber gegen die Bureaukratie als solche im allgemeinen sich auszusprechen, geht denn doch nicht an, und auch da müssen wir uns wieder fragen: haben wir diese Bureaukratie denn eigentlich nicht heute schon? Könnte die Bureaukratie ausgeprägter sein, als wir sie heute bei den jetzigen Bahngesellschaften finden, wo sich der Bürger geradezu sagt: es nützt gar nichts zu klagen; man wird gar nicht einmal richtig angehört und bekommt nie Recht. Und haben wir die gleiche Bureaukratie nicht ebenso sehr in den Kantonen und weiter hinunter sogar in den Gemeinden? Bureaukratie, muss wie gesagt, in jeder Verwaltung sein und der Bund wird sich wohl hüten, dass sie nicht zu üppig ins Kraut schießt, und zugleich werden auch die Eisenbahner

als solche dafür sorgen, dass sie nicht allzu drückend auf ihnen und auf dem Lande laste.

Und nun die wichtige Antiverstaatlichungs-Rosinante, auf die sich die Gegner so gern schwingen, diese fürchterliche Streikgefahr, welche vor den Augen des Volkes immer und immer wieder gezeigt wird. Ich begreife, dass man auf diesen Punkt aufmerksam macht, weil eben die Nachwehen des letzten N. O. B.-Streikes mehr oder minder bis auf den heutigen Tag immer noch nachzittern; aber man vergesse doch ja nicht, dass gerade durch die Verstaatlichung selber verschiedene Momente, welche einen Streik bedingen können, wegfallen. Der Streik kann unter einer Privatbahnverwaltung eintreten, bei welcher die Rendite das einzige ausschlaggebende Prinzip des Betriebes ist. Aber im Staat, wo dieses Prinzip nicht das ausschliessliche ist, wird der Streik natürlicherweise nicht so drohend sein. Der Staat wird immer im stande sein, die Klagen über eventuell auftretende Missstände zu hören, und wenn er diesen Klagen Gehör schenkt und bei Zeiten eingreift, bevor die Unzufriedenheit weitere Kreise ergriffen hat, so wird der Streik geradezu unmöglich werden. Er wird ausbleiben, verunmöglicht sein, wenn man dem Personal die richtige Behandlung angedeihen lässt, wenn man seine Klagen zur richtigen Zeit hört und, soweit sie berechtigt sind, Abschaffung der Missstände herbeiführt. Also die Streikgefahr ist nichts so wichtiges, und ich glaube, gerade der Sprechende habe ein gewisses Recht, in dieser Beziehung im Namen des Personals der Eisenbahnen aufzutreten und zu erklären, dass eine Streiklust unter dem Personal nicht existiert und nicht existieren wird. Es ist da ein psychologisches Moment in der Verstaatlichung; nach der Verstaatlichung ist der Eisenbahner nicht bloss Staatsbeamter, sondern auch Staatsbürger, der mitfühlt am Wohl und Wehe des Vaterlandes und der sich wohl hüten wird, dem eigenen Vaterlande Wunden zu schlagen in einem frivolen Streik, der ja in diesem Falle nicht nur ein Streik, sondern geradezu eine Revolution wäre.

Es wird sodann gesagt, nach der Verstaatlichung könne die Kontrolle nicht mehr richtig ausgeübt werden; es könne unter Umständen eine gewisse Lotterwirtschaft einreissen. Auch hier brauchen wir eigentlich nicht näher auf den Einwand einzutreten; verweisen wir einfach auf die Staaten, welche ebenfalls Staatsbahnen haben; wir sehen, dass dort genügend Kontrolle geübt wird. Uebrigens ist bei uns in der Schweiz stets eine Kontrollbehörde vorhanden, nämlich das Volk selber, und wir sehen, dass das Volk sich nicht geniert, durch Presse oder Vertreter im Rate jeweilen die Missstände, die es entdeckt hat, zu rügen.

Ein weiterer Einwand ist die Frage der Organisation. Man sagt: ja wir können mitmachen bei der Verstaatlichung, wenn uns die Organisation gefällt. Ich muss erklären, für mich ist es bedauerlich, dass die Fragen der Organisation im jetzigen Momente schon in die Diskussion hineingezogen werden. Ich hätte es vorgezogen, wenn dem Volke einzig die Frage klipp und klar vorgelegt worden wäre: wollt Ihr den Rückkauf der Bahnen oder nicht? Die Organisation jetzt schon behandeln, heisst sich um den Weg streiten, bevor das Ziel eigentlich richtig feststeht. Aber ich begreife wohl, dass der Bundesrat in dieser Richtung nachgeben musste,

weil gewisse Leute die Organisationsfrage und die Organisationslösung als eine *conditio sine qua non* aufstellten. Der Rückkauf ist doch eigentlich die Hauptsache. Wenn der Rückkauf einmal da ist, wird auch die Organisation, die ja erst in fünf oder sechs Jahren in Kraft treten soll, festgesetzt sein; die richtige Organisation wird überhaupt erst aus dem Betriebe selber hervorgehen. Erst wenn wir die Bundesbahnen betreiben, erst wenn wir richtig in dieses Getriebe hineingesehen haben werden, erst dann wird die thatsächlich richtige und für den Betrieb erspriessliche Organisation aus dem Betriebe selber herauswachsen.

Ich möchte hier, nachdem ich die einzelnen Einwände durchgegangen habe, auf jenen genialen Mann hinweisen, der vor langen Jahren den tiefsten Einblick in das Eisenbahnwesen und seine Entwicklung gethan hat, auf den grossen Stämpfli. Ich möchte hinweisen auf ihn und Ihnen ein kurzes Citat geben, um Ihnen zu zeigen, wie dieser Mann auch in dieser Hinsicht einen prophetischen Blick hatte. Vielleicht wird es Sie dann gelüsten, auch das Wort des Dichters zu ändern und zu sagen: «Es erbt das Schlagwort sich, das schlechte, wie eine ew'ge Krankheit fort.» Wir lesen in einer Broschüre Stämpflis aus dem Jahre 1862 Folgendes:

«Trotzdem wird unsere Anregung vielerlei Bedenken erregen. Wir wollen die wichtigsten, die wir zum voraus erwarten, kurz berühren.

«Schwere finanzielle Verschuldung, grosse eidgenössische Staatsschuld! Dies darf aber nicht abschrecken, sobald die nötigen Einnahmen zu ihrer Verzinsung gesichert sind, und dies ist nach den obigen Nachweisen der Fall.

«Zu viel Centralisation, die Bundesgewalt werde zu stark und zu gefährlich für die Kantonal-Autonomie! Wenn aber irgend ein Zweig der schweizerischen Verhältnisse der Centralisation bedarf, so sind es die Eisenbahnverhältnisse. Es verhält sich damit ähnlich, wie früher mit den Posten und Zöllen; die innern Schranken und Hemmnisse alle mussten fallen, und allgemein ward dies als ein Glück begrüsst. Die Bundesgewalt wird keine Gefahr weder für die Kantone noch für das Volk; ist sie ja nichts anderes als der Ausfluss der vereinigten Kantone und des Volkes selbst, und die Autonomie der Kantone wird auch fernerhin bleiben in allen Dingen, die naturgemäss und besser durch die Kantone als den Bund besorgt werden.

«Fortwährend Ansprüche für neue Bahnen! Sicherheitsklappen dagegen ergeben sich von selbst; einerseits in dem Finanzertragnis des bisherigen Netzes, andererseits in den nötigen Opfer-Anerbietungen der betreffenden Kantone und Beteiligten, und endlich in dem ruhig abwägenden Sinne der eidgenössischen Behörden.

«Privatbahnen gedeihen besser als Staatsbahnen; Privatgesellschaften betreiben besser als der Staat. Wir verweisen auf Baden, Württemberg und Belgien — wir können heute hinzufügen: Preussen, Bayern, Sachsen — wo Staatsbahnen bestehen und wo der Staat betreibt, gegenüber dem Privatbahnbetriebe in andern Staaten und bei uns.

«Ein kaum zu bewältigender Zankapfel werde in die Schweiz geworfen! Viel Redens und Kämpfens wird unsere Anregung allerdings veranlassen; allein ärger werden, als das bisherige Eisenbahngezanke und die bisherige Eisenbahnparteiung, kann die

Sache nicht, und lieber auf einmal die Grundkur gemacht um Frieden und Gesundheit für die Zukunft zu sichern. Man prüfe!»

So Stämpfli. Ja, man prüfe! Es ist zu betonen, dass die Verzögerung der Operation Gefahren mit sich bringt. Periculum in mora. Diejenigen, welche die Verstaatlichung aufhalten, welche gegenwärtig die Operation nicht vornehmen wollen, bedenken nicht, dass sie damit unser Land um Millionen schädigen. Ich habe schon darauf aufmerksam gemacht, dass der Verkehr immer wächst; Herr Vigier hat gestern mit Zahlen darauf hingewiesen, in welchem Masse er wächst. Wenn wir also erst in 15 Jahren kündigen, die Operation um 15 Jahre verschieben, so werden diese 15 Jahre um Millionen sich an uns selber rächen. Und wenn dann gesagt wird: wir wollen zuwarten bis zum Ablauf der Konzessionen, wir wollen unter Umständen ein Amortisationsgesetz erlassen, welches die Bahnen zwingt, selber ihr Anlagekapital zu amortisieren, so weiss ich eigentlich nicht, was man damit sagen will. Fasst man die Sache auf, wie sie gezeigt wird, so muss man sich fragen: was nützt uns das, wenn die Bahnen nach Ablauf der Konzessionen ihr Anlagekapital amortisiert haben? Deswegen gehören die Bahnen noch lange nicht uns; wir müssen sie nicht nur ebenso teuer wie heute, sondern noch teurer kaufen, erstens aus dem Grunde, weil ein unverschuldetes Objekt mehr wert ist, als ein verschuldetes und zweitens, weil bis zur Zeit des Rückkaufs der Verkehr ebenfalls wieder angewachsen sein wird, und wenn wir die durchschnittliche Rendite dann multiplizieren müssen, wird eine hübsche Zahl von Millionen herauskommen, die wir mehr zu zahlen hätten, als wenn wir jetzt verstaatlichen.

Aber noch weiter! Wenn wir erst in jenem Momente zurückkaufen, werden wir erst im Momente stehen, wo wir die Amortisation zu beginnen haben, während die Bahnen der umliegenden Länder zu jener Zeit schuldenfreie Staatsbahnen sind. Ich will nicht näher hierauf eintreten; Sie begreifen alle selber leicht, inwiefern dieses Moment für die Konkurrenzfähigkeit der Schweiz von Wichtigkeit ist. Vergessen wir doch nicht, dass ein grosser Teil unseres Nationalvermögens die nationale Arbeitskraft ist, dass wir, die wir keine Rohprodukte haben, die Rohprodukte aus dem Ausland beziehen, in der Schweiz verarbeiten und wieder hinausschicken müssen. Wenn in jener Zeit, in der Mitte des nächsten Jahrhunderts unsere Tarife infolge der noch dauernden Amortisationszahlungen nicht heruntergesetzt werden können, so werden die Produkte der damaligen Zeit, die Arbeitsprodukte, sich durch die Fracht so sehr verteuern, dass es den Ausländern gar nicht mehr einfällt, die Rohprodukte in die Schweiz zu schicken und hier verarbeiten zu lassen, weil der Spass zu teuer kommt. Es ist also, und das muss immer wieder betont werden, die Verstaatlichung eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit für uns. Wenn wir sie nicht durchführen, wenn wir in der Mitte des nächsten Jahrhunderts nicht schuldenfreie Staatsbahnen haben, so wird eine wirtschaftspolitische Kalamität eintreten, für die unsere Nachkommen uns mit Recht verantwortlich machen werden.

Wir stehen hier im Namen des Volkes, wir stehen für die Gesamtheit da, wir haben nicht kantonale Interessen, sondern wir haben allgemeine

Volksinteressen zu vertreten. Wir haben zu überlegen, ob das Geschäft, um das es sich hier handelt, ein gutes, ein dem Volke nützlich ist, und wenn wir es als nützlich erkannt haben, so ist es unsere Pflicht dafür einzutreten, den Willen der Vernunft unterzuordnen und das zu thun, was uns unsere Pflicht gebietet. Ich beneide jene nicht, welche nach dem herostratischen Ruhme trachten, durch kleinliche egoistische Bedenken dieses grosse Werk, das wir unternehmen wollen, verunmöglicht zu haben. Hier sollen wir uns immer auf den Standpunkt stellen, dass das Volkswohl das höchste Gesetz ist, und es ist für uns heilige Pflicht, nach bestem Wissen und Gewissen für dieses Volkswohl zu sorgen. Ich werde deshalb für Eintreten stimmen. (Beifall.)

**Baldinger:** Es ist vorgestern von rückkaufsfreundlicher Seite mit sichtlicher Befriedigung darauf hingewiesen worden, wie in der grossen Frage, welche vor uns liegt, hervorragende Führer der verschiedenen politischen Fraktionen des Rates sich als ausgesprochene Freunde der Verstaatlichung erklären. Die politische Gruppe, welcher ich angehöre, ist zu klein, wenn Sie wollen zu unbedeutend, als dass es Sie sonderlich interessieren könnte, wie da gedacht wird. Ich will also Ihre kostbare Zeit in dieser Beziehung nicht in Anspruch nehmen. Ich will vielmehr das Wort, da ich es nun einmal habe, in einer andern Richtung verwerten.

Es will mir scheinen, als ob es klug, ja praktisch sein könnte, wenn wir jetzt schon bei der Eintretensfrage uns einigermaßen darum umsehen würden, wie es eigentlich mit der Stimmung draussen im Lande, in den breiten Schichten des Volkes steht, dort, wo die Diskussion, wie Sie wissen, auch schon begonnen hat, dort, wo die Schlagwörter von der Milliardenschuld, von der Bundesbureaukratie, von den 20,000 Bundesangestellten u. s. w. von gegnerischer Seite lanciert, bereits sehr lebhaft kursieren. Was die Volksstimmung anbetrifft, so haben wir Ursache — die Erfahrung lehrt uns das — vorsichtig zu sein. Die Erfahrung lehrt uns, dass man sich da ganz gewaltig verrechnen kann, sie lehrt uns, dass die Stimme der Presse und die Resolutionen der Volksversammlungen nicht hinreichen, um für alle Fälle die Stimmung, die im Volke herrscht, zu erraten. Ich könnte Sie in dieser Beziehung an die Volksabstimmung über die Militärartikel erinnern, um zu beweisen, dass, was ich hier sage, nicht so ganz unzutreffend sein dürfte. Wollen Sie mir also gestatten, dass ich einen kleinen Exkurs unternehme hinaus in das Land.

Da treffen wir angesichts der grossen Frage, die uns heute beschäftigt, vorab zwei grosse Hauptgruppen: diejenige Gruppe, welche sich der Frage rein grundsätzlich entgegenstellt und die Gruppe der grundsätzlichen Freunde der Verstaatlichung.

Es ist natürlich, dass wir die Gruppe der Freunde der Verstaatlichung zuerst erwähnen, weil uns diese Gruppe die liebste ist und dass wir sie deshalb in erster Linie gross und stark wünschen. Da sagt man sich kurz: in den Eisenbahnen liegen der öffentlichen Interessen so viele angehäuft, dass es

notwendig ist, sie der Oeffentlichkeit zuzuhalten, sie in den Dienst des Staates zu stellen; dass es notwendig ist, für ein und allemal zu verunmöglichen, dass das Kapital, sei es ausländisches oder einheimisches, in der Richtung der Privatinteressen die Bahnen leite. Die grundsätzlichen Freunde, die so denken, werden zur Verstaatlichung stehen, gleichviel, ob sie mit Bezug auf den Kaufpreis, ich will sagen: mit Bezug auf den Modus des Ueberganges der Bahnen an den Bund, mit Bezug auf die Organisation u. s. w. etwas mehr oder etwas weniger befriedigt sind; sie werden zur Verstaatlichung stehen, gleichviel, ob man ihrem Begehren entspreche oder nicht, dass der Uebergang dazu benützt werden möchte, ein für allemal zu verunmöglichen, dass das verkehrende Publikum durch Streiks in einer Art geschädigt werde, wie das im Laufe dieses Jahres bereits einmal der Fall war. Ich meine, alle diese Fragen verschwinden vor der Grösse der Hauptfrage. In ähnlichem Sinne, umgekehrt im übrigen, stellen sich die Feinde der Verstaatlichung ein. Es wird nicht viel beitragen, sie anders zu stimmen, ob wir ihnen mit Bezug auf die Organisation, auf den Kaufpreis u. s. w. etwas mehr oder etwas weniger entgegenkommen. Sie sind grundsätzlich entschlossen und werden entschlossen stimmen. Diese zwei Hauptgruppen werden wir treffen, wenn wir uns die Mühe geben, der Volksstimmung im allgemeinen etwas näher zu treten.

Es folgen noch drei weitere Gruppen, die unsere Aufmerksamkeit verdienen, drei Gruppen, die schon mehr auf dem direkten Nutzen, den ihnen die Eisenbahnen bringen, bezw. bringen werden, fussen, also schon mehr eigentliche Interessentengruppen. Die erste Gruppe besteht aus demjenigen Teil der schweizerischen Bevölkerung, welcher an den Hauptbahnen wohnt. Die zweite Gruppe wird von demjenigen Teil der schweizerischen Bevölkerung gebildet, welcher an den Nebenbahnen wohnt oder wenigstens auf dieselben angewiesen ist, und die dritte Gruppe endlich rekrutiert sich aus demjenigen Teil der schweizerischen Bevölkerung, welcher keine Eisenbahn hat.

Was nun zunächst die erste Gruppe betrifft, die Hauptbahnengruppe, so ist dort die Situation klar. Die Hauptbahnen sollen nach der Vorlage des Bundesrates, nach der allgemeinen und unbestrittenen Auffassung, der Verstaatlichungsfreunde überhaupt, zurückgekauft werden. Da wird es also ein leichtes sein, sich für Ja, oder, wenn man grundsätzlicher Gegner ist, für ein Nein zu erklären, wenn es zum Volksentscheid kommt. Etwas schwieriger und unbestimmter schon liegen die Verhältnisse bei der zweiten Gruppe, bei demjenigen Teil der schweizerischen Bevölkerung, welcher an den Nebenbahnen wohnt. Da wird man die Entscheidung für die Verstaatlichung davon abhängig machen, ob die Nebenbahnen bei der Verstaatlichung miteinbezogen werden oder nicht. Gestatten Sie mir, dass ich hier unumwunden erkläre, dass ich ein entschiedener Anhänger derjenigen Richtung bin, welche dafür hält, es sollen die Nebenbahnen bei der Verstaatlichung ihre Berücksichtigung finden. Ich bin nämlich durchaus nicht der Meinung, dass, was uns gesagt wird, richtig sei, indem man erklärt, der Einbezug der Nebenbahnen in die Verstaatlichung werde die Hauptfrage überlasten und vor dem Volke

gefährden. Ich bin gegenteiliger Ansicht. Ich meine, wenn wir die Nebenbahnen mit einbeziehen, mit berücksichtigen, wenn wir in dieser Beziehung eine klare Situation schaffen, wenn wir zum allermindesten den Nebenbahnen günstige Zusicherungen geben, so werden wir der Vorlage vermehrte Anhänger schaffen, wir werden unter Umständen aus Gegnern Freunde machen.

Gestatten Sie mir, dass ich bei diesem Anlass erkläre, dass ich mit voller Ueberzeugung für das Eintreten in die Vorlage stimme, dass ich es aber in der Meinung thue, man werde den Nebenbahnen und damit der Bevölkerung, die an denselben wohnt, in der Detailbehandlung die gebührende Behandlung angedeihen lassen.

Am allerschwierigsten liegen die Dinge bei der dritten Gruppe, welche keine Eisenbahnen hat. Wenn wir diese Gruppe mit Bezug auf ihre Stimmung richtig beurteilen wollen, so ist es geboten, dass wir auseinanderhalten: denjenigen Teil der schweizerischen Bevölkerung, welcher zur Zeit noch keine Eisenbahnen hat auf der einen Seite und denjenigen Teil der Bevölkerung — und dazu gehört zu einem guten Teil die wackere Bevölkerung unserer Hochthäler — welche keine Aussicht hat, je zu einer Eisenbahn zu gelangen. Was die letztere Kategorie betrifft, so wird man sicher dort zu überlegen wissen, dass es für die Staatsschuld, die man eingehen will, dass es für die Milliarde keinen Gegenwert giebt. Vom Gegenwert kann der reden, der am Verkehr, an der Eisenbahn wohnt und der daraus direkten Nutzen hat; allein für unsere wackere Bevölkerung droben im Gebirge, da wenigstens, wo keine Aussicht auf eine Eisenbahn besteht, wird das Anleihen, das wir für den Rückkauf kontrahieren, zu einem eigentlichen Passivum, zu einer Schuld in optima forma, der keinerlei Gegenwert gegenübersteht. Dort wird man sichs allerdings überlegen, ob man gut thue, ob man Veranlassung habe, sich bei der genannten Schuld zu engagieren. Wir werden natürlich darauf aufmerksam zu machen haben, dass schliesslich auch unsere Bergbewohner an den Eisenbahnen, wenn sie sie nicht direkt haben, doch indirekt inneren Anteil genug besitzen; man wird sie darauf aufmerksam zu machen haben, dass auch sie daran partizipieren, wenn das wirtschaftliche Wohl des Landes durch den Uebergang der Eisenbahnen aus Privathänden in die Hände des Staates gehoben wird; man wird an ihren Patriotismus appellieren müssen, man wird sie, mit mehr oder weniger Erfolg, an den eidgenössischen Solidaritätssinn erinnern u. s. w.

Anders gestalten sich die Verhältnisse nun wieder da, wo die Eisenbahnen nur eine Frage der Zeit sind, wo eine Bahn entweder bereits konzediert ist oder wo der Bau bereits begonnen hat. Hier wird man sich fragen: Haben wir mehr zuverlässige Aussicht bald zu unserer Bahn zu gelangen unter der Herrschaft des bestehenden Privatsystems oder haben wir mehr Aussicht unter der Herrschaft des Staatsbahnsystems? In dieser Gruppe der Interessenten finden wir nun Verhältnisse, welche in der That interessant genug und wert sind, dass wir uns heute ihrer erinnern, heute, am Vorabend der grossen Aktion des Ueberganges der Eisenbahnen an den Staat. Gestatten Sie mir, dass ich ein Beispiel hinausgreife, um Ihnen klar zu machen, was ich im einzelnen meine.

Dieses Beispiel betrifft das unterste Thal der Aare, es betrifft jene Gegend, wo die Aare, die bis dahin von West nach Ost dem Fusse des Jura gefolgt ist, diesen durchbricht und nordwärts dem Rhein zufliesst, es betrifft also ein Hauptthal. Diesem Thal hat der Staat — ich denke, ich darf heute allgemein vom «Staate» sprechen, gleichviel ob in der betreffenden Frage speciell etwas mehr oder weniger die Kantone oder der Bund in Betracht zu ziehen sind — ich sage, diesem Thal hat der Staat eine Eisenbahn konzediert. Diese Eisenbahn steht im Betrieb. Eine Reihe von Jahren nachher hat der Staat eine Eisenbahn konzediert, welche die ursprüngliche Bestimmung haben sollte, Zürich, dieses Verkehrszentrum, mit dem Aarethal, bezw. mit der Eisenbahn des untern Aarethales zu verbinden. Auch diese Eisenbahn also ist vom Staat später konzediert worden. Diese Eisenbahn ist ausgeführt. Genau konzessionsgemäss geht sie von Zürich über Oerlikon, Oberglatt, Dielsdorf bis Niederweningen. Das ist die konzessionsgemässe Ausführung der Eisenbahn, die «Zürich mit dem Aarethal verbinden» sollte. Von Zürich führt nun die Eisenbahn nach Niederweningen, einem kleinen Dörfchen an der zürcherisch-aargauischen Grenze und von Niederweningen fährt sie wieder nach Zürich. Nun ist durch diese Einseitigkeit der Konzessionserteilung das andere Gebiet von Niederweningen an weiter der Aare zu mit seinen 15 Kilometer Länge, mit seinen acht, oder, wenn ich die indirekt Beteiligten auch heranziehen darf, mit seinen 20 Dorfschaften und einer Einwohnerzahl von 8000 Seelen zürcherischer und aargauischer Bevölkerung in eine eigentliche Notlage gedrängt worden. Die Bevölkerung ist durch die Einseitigkeit der Konzessionserteilung derart wirtschaftlich isoliert und aller eisenbahnlichen Aussichten für die Zukunft beraubt worden, dass sie vom Tage an in einen wirtschaftlichen Rückgang geriet. Es wäre mir ein Leichtes, Ihnen des Näheren nachzuweisen, wie die betreffenden Ortschaften durch die Art der staatlichen Konzessionserteilung in diese Notlage gebracht worden sind. Natürlich fragt man sich nun auch da, nachdem man soweit heruntergekommen ist, dass man jene eisenbahnliche Verbindung aus eigenen Mitteln nicht mehr herstellen kann, ob man mehr Aussicht hat, zu seinem Rechte zu kommen, wenn die Bahnen verstaatlicht werden, als wenn das Privatbahnsystem auch in Zukunft praktiziert wird. Sie sehen, das ist in der That ein Verhältnis, dem Sie einige Aufmerksamkeit widmen dürfen. Ich betone nochmals, es ist dem Surbthal durch die Art und Weise, wie der Staat Konzessionen erteilt hat, durch die Einseitigkeit, die nicht weiter blickte als bis an die Pfähle der Kantonsgrenze, schwerer Schaden zugefügt worden. Man kann es also den Surbthalern nicht verargen, wenn sie heute mit ganz besonderer Beunruhigung, aber auch mit grosser Hoffnung wiederum ihre Blicke nach Bern richten, wo Gelegenheit geboten wäre, das Unrecht, das geschehen ist, bei der Verstaatlichung wieder gut zu machen. Ich halte dafür, dass wir nicht gut thun würden, wenn wir solche Verhältnisse heute ganz ausser Acht liessen, wenn wir nicht mit aller Entschiedenheit der Nebenbahnen und derjenigen einschlägigen Bahnen, die konzediert sind, deren Bau vielleicht begonnen hat, die ganz oder teilweise finanziert sind u. s. w. uns annähmen.

Ich wiederhole: ich an meinem Orte stimme mit voller Ueberzeugung für das Eintreten, aber ich erlaube mir, die Bitte an Sie zu richten: berücksichtigen Sie die Nebenbahnen, berücksichtigen Sie Verhältnisse, wie ich sie hier angedeutet habe und Sie werden der Vorlage dadurch, das ist meine innerste Ueberzeugung, Freunde werben.

Ich persönlich werde entschlossen für alles stimmen, was geeignet ist, den Ausbau des schweizerischen Nebenbahnnetzes zu fördern, und ich stehe in dieser Beziehung namentlich dem Antrag Gobat sehr nahe. Ich werde schon deshalb für die Nebenbahnen stimmen, weil sie geeignet sind, denjenigen Teil der schweizerischen Bevölkerung ganz besonders zu berücksichtigen, der das mit vollem Recht immer und immer wieder verlangt und der die Berücksichtigung, die er verdient, bis zur Stunde noch immer nicht vollauf gefunden hat, ich meine die landwirtschaftliche Bevölkerung. Die Nebenbahnen sind so recht eigentlich die Bauernbahnen. Nun ist uns wiederholt und zutreffend gesagt worden, wir hätten Ursache, dem Bauer die Scholle, an die er gebunden ist, erträglich zu machen. Es hat in den letzten Tagen ein Mitglied unseres Rates — ich glaube es war Herr Decurtins — mit Recht darauf aufmerksam gemacht, wie sehr wir Grund hätten, dem ungesunden Zuge der landwirtschaftlichen Bevölkerung nach den grossen Verkehrszentren entgegenzutreten. Herr Decurtins hat das Wort eines hervorragenden Socialpolitikers citiert, welches mir ungemein zutreffend scheint und das dahin geht, es sei viel leichter, aus den Bauern Socialisten zu machen, als aus den Socialisten der einst wieder Bauern. Ich möchte dem nur beifügen, dass ich dafür halte, wenn wir der landwirtschaftlichen Bevölkerung den Verkehr nicht bringen, so ist sie eben genötigt, zum Verkehr zu gehen, d. h. die Scholle zu verlassen und sich den Städten zuzuwenden, dann aber auch kann sich ein jeder selber überlegen, wohin das führen mag — es muss eben doch schliesslich alles aus dem Boden heraus!

Ich bin am Schlusse. Ich werde für Eintreten stimmen, ersuche Sie aber angelegentlichst, nicht zu unterlassen, in der artikelweisen Beratung der Vorlage den Nebenbahnen nach Möglichkeit entgegenzukommen.

**Sonderegger:** (I.-Rh.): Fürchten Sie ja nicht, dass ich Sie lange hinhalten werde. Wenn ich mir erlaube, das Wort zu nehmen, geschieht es nicht in der Absicht, in technische oder Detailfragen mich einzulassen, wozu es berufenere Leute braucht, sondern um kurz einige allgemeine Gesichtspunkte nur zu skizzieren, die meiner Stellungnahme zur vorliegenden Frage zu Grunde liegen, einer Stellungnahme, die bei der Abstimmung in meinem Kanton vielfach nicht geteilt und nicht unterstützt wird und wobei ich zum voraus wünschen muss, dass mir keine falschen Motive, wie Förderung der Centralisation und Bundesbureaukratie, Verschuldung des Landes u. s. w. unterschoben werden.

Wir stehen hier vor einer Frage von ganz eminenter Tragweite für unser Land, wobei es durchaus notwendig ist, mit Nüchternheit und parteilos an sie heranzutreten.

Ich sage daher: Keine Illusionen für den Staatsbetrieb und kein abfälliges Urteil für den Privatbetrieb.

Die Verdieters der Privatbahnen um die Entwicklung unseres Verkehrswesens sind durchaus anzuerkennen und es darf wohl gesagt werden, dass die Unternehmer stets ohne grössern Widerstand den ihnen auferlegten gesetzlichen Schranken sich fügten und für ihr Geld, womit sie unserm Lande ein ganz entwickeltes Eisenbahnnetz gebracht, mit einem verhältnismässig nicht unbescheidenen Profit sich begnügt haben.

Auch der Staatsbetrieb wird nicht alle Klagen verstummen machen und nicht alle auf ihn gesetzten Hoffnungen erfüllen.

Und doch komme ich zur Ueberzeugung, dass die Gründe für die Verstaatlichung alle gegen sie erhobenen Bedenken weit überwiegen.

«Die Eisenbahnen dem Staate!» — das ist das berechnete Lösungswort!

Die Eisenbahn ist nichts anderes als das nach dem heutigen Stande der Technik vollkommenste Verkehrsmittel der Gegenwart.

Was würde man aber uns sagen, wenn der neue Schweizerbund, nur um ein Beispiel anzuführen, s. Z. das Postwesen nicht an sich gezogen hätte?

Die Vereinheitlichung des Betriebes, deren Wünschbarkeit auch von den Gegnern anerkannt wird, wird auch im grossen Publikum als Bedürfnis empfunden und dient wesentlich zur Hebung des Verkehrs, namentlich auch gegenüber dem Auslande. Sie ist aber nur auf dem Wege der Verstaatlichung der Eisenbahnen erreichbar.

Auch die Liberierung der Bahnen von den auf ihnen lastenden Schulden, wodurch die Herabsetzung der Tarife und die Erleichterung des Verkehrs ermöglicht wird, kann, und wenn sie vielleicht auch nicht so rasch geht, wie wir heute gerne annehmen möchten, doch auch wieder nur auf dem Wege der Verstaatlichung durchgeführt werden.

Sehr begreiflich ist es, dass mancher über die Furcht vor der sog. Milliardenschuld nicht leicht hinwegkommen und verschiedene kleine Bedenken nicht ganz los werden kann. Ich habe mich diesfalls vollständig beruhigt.

Was zunächst die Kaufsumme anbelangt, so stellt sie allerdings eine unserm Volksmunde ungeläufige Ziffer dar; es ist aber auch ein grosses Geschäft, das der Staat hier unternimmt und macht und aus Fachkreisen, denen ich auch noch einiges Zutrauen schenke, versichert man uns, dass, wie vorhin ein Redner bereits näher ausführte, ein entsprechender Gegenwert vorhanden und wenigstens eine allmähliche Amortisation durchführbar sei.

Erst dann, wenn in unabsehbarer Zeit grössere Ereignisse eintreten sollten, würden wir um so froher sein, liberierte, schuldenfreie Eisenbahnen als Nationaleigentum der Schweiz zu besitzen. Und zudem: was andere, teils nach einer andern Staatsform regierte Länder im Interesse des verkehrstreibenden Publikums durchgeführt haben, oder noch durchführen, wird auch für die im Zeichen des wirtschaftlichen Fortschrittes stehende republikanische Schweiz nicht verwerflich sein.

Von den übrigen Bedenken will ich der Kürze halber nur zwei berühren: die Verfassungsmässigkeit und das politische Moment.

Ich kann mich zwar nicht rühmen, dass mein Rechtsgefühl hinsichtlich der Grenze zwischen der Bundesgewalt und der Kantonsouveränität allzu zart ausgebildet wäre. Trotzdem aber würde ich als Kleinkantöner, wie ich glaube mit Recht, eine weitere Beschränkung der Kantone und ihrer Bedeutung oder gar eine Unterdrückung der Standesstimme ängstlich verhüten helfen; allein ich finde nirgends eine Handhabe für die Behauptung, dass der Eisenbahnverstaatlichungsgedanke mit irgend einer Verfassungsbestimmung in Kollision stehe.

Auch im gestrigen Votum des Herrn Keel sollte die Konstitutionalität unseres Vorgehens selbst für den Aengstlichsten genugsam nachgewiesen sein.

Was das politische Moment anbetrifft, so beweist mir der Umstand, dass die Anhänger der Verstaatlichung aus allen Parteigruppen sich rekrutieren, dass es sich hier nicht um eine politische, sondern um eine ganz hervorragende wirtschaftliche Frage handelt. Wollte man übrigens dieser Frage einen politischen Anstrich geben, so hätte er einen vorwiegend föderativen Beigeschmack, da die Kantone auf das Eisenbahnwesen einen Einfluss gewinnen, den sie bisher nicht gehabt haben.

Es handelt sich hier allerdings um eine so hochwichtige Frage, dass uns der Entscheid über dieselbe im Hinblick auf die grosse Verantwortlichkeit schwer fallen mag; allein die Verantwortlichkeit wird mir leichter sein, wenn ich eine durch die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen ausgereifte Frucht acceptiere, als wenn ich mich der Gefahr aussetze, von einem spätern Geschlechte den Vorwurf zu erhalten, es habe uns s. Z. der richtige staatsmännische Blick gefehlt, oder, um mit Herrn Cramer-Frey zu reden, wir hätten die Zeichen der Zeit nicht verstanden und zum Schaden des Landes eine Gelegenheit verpasst, die für die jetzige Generation nicht mehr wiederkehre.

Bei wichtigen vaterländischen Fragen stützt sich der Volksentscheid stets teilweise auf das Vertrauen zur Führerschaft des Volkes.

Wenn es mir als einem Nichtfachmann zum Teil auch so geht, so gehe ich doch weniger zu jenen Kreisen in die Schule, wo das Privatinteresse vorherrscht, sondern ich suche Rat und Belehrung bei jenen Männern, die in öffentlicher hervorragender und verantwortungsvoller Stellung ihre Meinung abgeben.

Da erinnere auch ich an den Namen von alt Bundesrat Stämpfli, dessen Träger schon vor etwa 40 Jahren die Verstaatlichung der Eisenbahnen angeregt hat. Es gieng ihm eben, wie jedem, der eine grosse Idee zuerst auf den Weltmarkt bringt; seine Idee wurde von seinen Zeitgenossen noch nicht erfasst, weil sie der damaligen Volksanschauung noch um Jahrzehnte voraus war.

Auch Herr Bundesrat Welti war ein Vertreter dieser Idee, als er anlässlich der Centralbahnfrage in diesem Saale sprach: «Lange bin ich am Pfluge gestanden; wenn die ausgestreute Saat vielleicht zur Zeit noch nicht genügend aufgegangen, wird eine spätere Zukunft die reife Frucht einheimsen.»

Und der jetzige Chef des Eisenbahndepartementes — hat er nicht im Ständerate erklärt, dass seine Erfahrung in der Branche ihm die Ueberzeugung aufgedrängt habe, dass nur die Verstaatlichung der Eisenbahnen unsere Intentionen zum Ziele führe?

Das sind, nebst andern, meine Gewährsmänner, denen ich vertraue, da sie auf Grund einer reichen Erfahrung mit dem redlichen Streben, damit dem Lande zu dienen und mit der ganzen Energie ihrer Ueberzeugung für die Sache schon eingetreten sind oder noch eintreten.

Diese wenigen Erwägungen bestimmen mich, mit Entschiedenheit für die Verstaatlichung einzustehen und demgemäss auch für Eintreten zu stimmen.

**Jäger:** Unsere verehrlichen Herren Kollegen aus der Kommission haben seit einigen Tagen die Weisheit des Bundesrates, die in dem grossen Reservoir der Botschaft aufgespeichert ist, in so breiten Strömen auf uns geleitet, dass ich es aufrichtig begrüsst, als Herr Kollege Baldinger die Vorlage weniger von der Höhe des Katheders herab, als aus dem Gesichtskreise des bürgerlich schlichten Menschenverstandes und der praktischen Volksinteressen heraus betrachtete. Ich gestatte mir, vom nämlichen Gesichtspunkte aus ein paar Bemerkungen zu machen, die gemacht werden müssen, damit das stenographische Bulletin, das doch nun einmal da ist und der Welt verkündet, wie man wirtschaftliche Probleme im Tone der akademischen Beredsamkeit und mit dem Pathos der Volkstribüne erörtert, auch diejenigen Erwägungen, die für die grosse Mehrheit der Referendumsbürger die nächstliegenden sind, zur Kenntnis seiner verehrlichen Leser bringe. Ich habe das Gefühl, dass seit drei Tagen, da die Eintretensfrage ernstlich gar nicht bestritten ist, einigermaßen mit Kanonen auf Spatzen geschossen worden ist. Es thut ja schon der gedruckt vorliegende Antrag des Herrn Kuntschen, der im gleichen Moment, wo er für das Nichteintreten votiert, zugleich mit seinem Gesinnungsgenossen, Herrn Théraulaz, ein ganzes Register von Verbesserungsvorschlägen für den Fall des Eintretens bringt, zur Genüge dar, dass der Antrag auf Nichteintreten so ernst nicht gemeint ist. Und wenn mich jemand vollends darüber beruhigt hat, dass wir zum Schluss mit grosser Mehrheit eintreten werden, so war es gestern Herr Schobinger, der mit grosser Beredsamkeit alle Gründe gegen Eintreten entwickelte und dennoch zum Schlusse kam, er werde für das Eintreten stimmen.

Gestatten Sie mir zunächst, dass ich auf ein paar Raritäten, die in der bisherigen Verhandlung produziert worden sind, eintrete. Es hat der verehrte Herr Kollege Kuntschen die Ansicht geäussert, es lassen sich die Eisenbahnen deswegen nicht mit der Landstrasse vergleichen, und sie seien deswegen für die Praxis der Volkswirtschaft weniger hoch zu taxieren, als die Landstrasse, weil man auf der Eisenbahn zahlen müsse, die Landstrasse aber ohne Bezahlung benutzen könne. Herr Kuntschen hat aber übersehen, dass der Nickel, den er ausgiebt, damit er im Eisenbahnwagen sitzen und vorwärts kommen kann, auf der Landstrasse reichlich abverdient werden muss an den Schuhsohlen und an Muskelkraft der Beine. Ich denke das Plus oder Minus des einen oder des andern lässt sich nicht dafür anführen, dass die Eisenbahn weniger ein öffentliches Verkehrsmittel der Gegenwart ist, als die alte Landstrasse. Herr Kuntschen sagt ferner: es ist die Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht so dring-

ilich, weil diese Verstaatlichung gegenüber dem bisherigen Zustand nicht diejenigen grossen Vorteile bringt, von welchen man beständig spricht. Die vielangeführte Reduktion der Taxen und Tarife wird nach Herrn Kuntschen sehr lange auf sich warten lassen, und von dem Ideale mancher Verstaatlichungsfreunde, einer eigentlichen Volksbahn mit ganz minimalen Taxen, wird wohl nie die Rede sein. Ich bin diesbezüglich nicht so pessimistisch wie Herr Kuntschen, ich bin vielleicht zu optimistisch; denn ich habe im Grund meines Herzens die Hoffnung, es könnte einmal, wenn erst die Amortisation gänzlich durchgeführt und die Begriffe über die öffentliche Bedeutung und Verpflichtung der Staatsbahnen in der Republik hinreichend geläutert sind, in der That dazu kommen, dass der Personentransport auf den Eisenbahnen taxfrei vom Staat besorgt wird. Ich glaube freilich, die Periode, da dies eintritt, werde weder Herr Kuntschen, noch meine Wenigkeit erleben. Aber wie wäre es, wenn wir ein kleines Versüchlein in dieser Richtung jetzt schon machen wollten. Es schwebt mir so ein Experimentchen halb im Scherz, halb im Ernste vor, das zugleich geeignet sein dürfte, eine grosse Zahl von volkswirtschaftlichen Einwänden gegen die Verstaatlichung bei grossen Volkskreisen aus dem Felde zu schlagen und der Verstaatlichung gerade bei den Gesinnungsgenossen des Herrn Kuntschen viele Freunde zu werben! Wie wäre es denn, wenn wir daran dächten, für den Fall des Ueberganges der Bahnen an den Bund, in welchem Falle also der Staat Eigentümer der Bahnen wird, dem Schweizervolk, das alsdann gewissermassen die Generalversammlung der Aktionäre der Bundesbahnen darstellt, ein gutes, altes, schönes Recht der bisherigen Aktionäre der Privatbahnen einzuräumen wenn wir dem Volk, der Generalversammlung der Aktionäre, zu irgend einem Anlass im Jahr ein Freibillet geben würden, wenn jeder Referendumsbürger z. B. gleichzeitig mit der Stimmkarte für die jeweilige eidgenössische Abstimmung ein Eisenbahnbillet erhielte, das ihm als Mitglied der Generalversammlung der schweizerischen Staatsbahnen das Recht gäbe, einen Tag auf der Bahn hin- und herzufahren? (Heiterkeit). Ich glaube, ein solches kleines Benefice würde entschieden für eine grosse Zahl von Schweizerbürgern massgebender sein, als alle die grossen Bedenken, die Herr Kuntschen gegen die Verstaatlichung geltend gemacht hat.

Es hat mich verwundert, von Herrn Schobinger die Theorie aussprechen zu hören, die Eisenbahnen schaffen Werte, indem sie ein Produkt aus einer Gegend in eine andere bringen; dagegen sei es zweifelhaft, ob die Häufigkeit und Leichtigkeit des Personentransports dem Lande ebenfalls Werte schaffe. Herr Schobinger findet, dass das ambulante Leben, das durch die Eisenbahnen gefördert wird, nicht im Volksinteresse liege. Ich möchte Herrn Schobinger fragen, ob nicht dieselbe Wertpotenzierung auch beim Personentransport stattfindet. Herr Schobinger muss doch wissen, wie viel höher dieselbe Person zum Beispiel im «Hotel National» in Luzern taxiert wird, als zu Hause im «goldenen Hirschen» zu Dingsda!

Auch an den Erwägungen, die gleich zu Beginn unserer Verhandlungen der Herr Referent der Kommissionsmehrheit gebracht hat, scheint mir vom

Standpunkte des praktischen socialpolitischen Verstandes aus Kritik geübt werden zu dürfen. Aus dem einleitenden Votum des Herrn Cramer-Frey heraus klang ein leises Bedenken darüber, dass der Uebergang vom Privatbetrieb zum Staatsbetrieb eine gewisse Gefährdung und Erschütterung althergebrachter und berechtigter Gesinnungen im Schweizervolke mit sich bringen dürfte. Herr Cramer-Frey hat speziell — und es ist ihm bis zur Stunde von keiner Seite widersprochen worden — das hohe Lied des Privatbaues der Eisenbahnen angestimmt. Ich glaube verpflichtet zu sein, an dieser Stelle eine gegenteilige Auffassung zur Geltung zu bringen. Ich lasse allem dem Gerechtigkeit widerfahren, was der Privatbau der Schweiz gebracht hat, allein ich halte ihn nicht für das Beste dessen, was man seinerzeit wählen konnte, sondern erlaube mir, zu äussern, dass der Staatsbau in vielfacher Beziehung, politisch wie wirtschaftlich, viel bessere Verhältnisse geschaffen hätte als das Regime des Privatbaues, das wir bis zur Stunde durchzukosten das sehr teure Vergnügen gehabt haben. Man glaubt bei uns, der Gedanke der Einheit, der Zusammengehörigkeit, das eidgenössische Gefühl, oder, wie man mit einem mehr phrasenhaften Ausdruck zu sagen pflegt: «der eidgenössische Staatsgedanke» hänge in der Luft, er wachse wie die Brombeeren an allen Hecken im Schweizerlande; aber jede öffentliche Angelegenheit, jede Volksabstimmung belehrt uns, wie verhängnisvoll der Irrtum ist, zu glauben, der Schweizer sei eigentlich schon mit dem eidgenössischen Sinn auf die Welt gekommen, der Welsche wisse sich mit dem Deutschen, der Berner mit dem Luzerner in massgebenden wirtschaftlichen und politischen Fragen einig! Das ist nicht der Fall. Es wäre dem vielleicht so, wenn uns vom Beginn der neuen Eidgenossenschaft an sofort gemeinschaftliche materielle Interessen geboten worden wären, welche die Bestrebungen von Ost und West, Süd und Nord in einem grossen Brennpunkt zusammengefasst hätten. Ein solches gemeinschaftliches Interesse wäre der Bau der Eisenbahnen gewesen. An dem gemeinschaftlichen, konkreten, materiellen Interesse allein rankt der Gedanke der Zusammengehörigkeit der Eidgenossen empor. Es müssen die Leute einander erst kennen, einander sehen, miteinander verkehren, wenn sie mit Bewusstsein für ein und dasselbe grosse Ziel alle ihre Kraft und ihre Intelligenz einsetzen und zuletzt auch ihr Votum abgeben sollen. Hätten wir den Staatsbau von Anfang an gehabt, hätten auch die ersten Jahre einige Erschütterungen gebracht, so hätten wir im Laufe der 50 Jahre entschieden ein Terrain gewonnen, das besser geeignet wäre für die grossen modernen wirtschaftlichen und politischen Einheitsbestrebungen, als es jetzt der Fall ist. Ich halte unbedingt an der Ueberzeugung fest, dass die Männer wie Stämpfli seinerzeit entschieden weitsichtig in politischem und wirtschaftlichem Sinn gedacht und gehandelt haben, als sie dem Privatbau den Staatsbau vorziehen wollten. Dass sie nicht Recht bekamen, mag ein böses Schicksal der Eidgenossenschaft gewesen sein. Diese Dinge sind vorbei, es lässt sich nichts mehr ändern; aber gesagt muss es sein, dass das, was uns damals geboten ward, entschieden nicht das Beste gewesen ist.

Gleichzeitig hat Herr Cramer-Frey auch erklärt, die Privatbahnen hätten uns im gegenwärtigen

Eisenbahnsystem ein Werk geschaffen, das den besten der zeitgenössischen Bahnen als ebenbürtig an die Seite gestellt werden könne. Ich möchte das von verschiedenen Gesichtspunkten aus sehr lebhaft bezweifeln. Es haben auswärtige Bahnen in vielen Punkten weit bessere und mehr der demokratischen Volksströmung entsprechende Institutionen, als wir in der Schweiz. Und wir können manche dieser Institutionen schon wegen dem Krähwinkel unserer vielfach zersplitterten Eisenbahnverhältnisse gar nicht einführen; ich erinnere nur an die Kilometerhefte der deutschen Bahnen und an die Zonentarife anderer Bahnen u. s. w. Auch ist zu bemerken, dass das Gute, was man heute unsern Bahnen nachrühmt, so im Sicherungswesen, in der Art und Weise der Behandlung des Personals, zum allermeisten den Bahnen aufoktroiert werden musste durch die Aufsicht und die Kontrolle des Bundes.

Erwägungen dieser Art, die das Volk schon seit viel längerer Zeit, als erst seit der Verstaatlichungskampagne, gemacht hat, sind entschieden für das Endschicksal der Vorlage massgebender, als viele Theorien, die im In- und Auslande zur Zeit verfochten werden. Herr Schobinger meinte gestern, wir stehen vor der Verstaatlichungsfrage wie vor einem Sprung ins Dunkle, es sei etwas Neues, Unerhörtes, etwas, vor dem wir impulsiv zurückschrecken, während man in andern Staaten die Verstaatlichung durch gesetzgeberische Akte successive vorbereitet habe. Herr Schobinger hat äusserlich vollkommen recht, aber nur äusserlich. Im Grunde, innerlich, ist bei uns im Volksgefühl die Verstaatlichung viel weiter vorgeschritten, als in den Beratungen der Räte und in den Elaboraten der Volkswirtschaftler. Vor allem sagt sich das Volk, dass die Oeffentlichkeit von den Privatbahnen schon so sehr in Anspruch genommen, schon so vielfach herbeigezogen und ausgebeutet worden ist, dass der Satz: «Die Schweizerbahnen dem Schweizervolke!», so phrasenhaft er klingen mag, eben doch das eigentliche Feldgeschrei des gegenwärtigen Momentes ist. Was haben die Privaten, was haben die Gemeinden, was haben die einzelnen Landesteile, die Kantone und was hat der Bund an direkten Beiträgen für die Privatbahnen geleistet! Welche Eingriffe ins öffentliche Recht und ins Privatrecht haben seit Beginn des Privatbahnsystems zu gunsten der Bahnen stattgefunden! Ich erinnere Sie an die Moratorien, die einzelnen Bahnen gewährt wurden; ich erinnere Sie vor allem an das fast sündhafte Recht der Steuerfreiheit der Privatbahnen; ich erinnere Sie an das Recht der Expropriation, wonach die Bahnen auf unsern Landstrassen und Flussläufen ebenso selbstherrlich, wie auf den Güterkomplexen der Privaten schalteten und walteten als die eigentlichen und fast einzigen Herren im Land, wie kein Privater, keine andere Unternehmung nur annähernd es thun durfte. Darum, weil jeder Mann im Volke, der offene Augen hat, längst sah, dass die Privatbahnen eigentlich schon längst zum grossen Teil mit öffentlichen Mitteln und auf Kosten der Oeffentlichkeit ihren Betrieb führen, darum sagt das Volk einfach, ein Ende müsse einmal diesem Zwitterding bereitet werden, es müsse das, was thatsächlich der Oeffentlichkeit gehört, auch dem Namen und dem Besitzstande nach des Staates sein.

Darum glaube ich, wir stehen trotz allem, was bisher an Differenzen konstatiert wurde, in der Ein-



tretensfrage einander sehr nahe. Es braucht nur das eine Wort gesagt zu werden: «Abstimmung!» und wir werden den Beweis hiefür haben. Im Grunde ist niemand ernsthaft gegen das Eintreten, und die die es pro forma sein wollen, haben schon seit Beginn der Eintretensdebatte Vorschläge redigiert auf den Fall hin, dass wir eintreten. Ich empfehle Ihnen diesen Fall lebhaft!

**M. Cérésolle:** Les rapporteurs de la minorité de la commission ont affirmé que la constitution actuelle ne permet pas le rachat. M. Kuntschen, sans en donner aucune preuve, a dit que ce n'est que par une interprétation abusive que l'on peut déduire le droit de rachat de l'article 23 de cette constitution. Il ne me sera pas difficile de prouver le contraire, non par des affirmations sans preuves, mais par des documents officiels.

L'art. 23 de la constitution actuelle a été pris textuellement dans la constitution de 1848, où il portait le n° 21. Cet art. 21 a été discuté le 14 février 1848 dans la Diète constituante, et voici ce qu'on lit au protocole officiel de cette séance que j'ai dans la main, p. 182 de l'édition imprimée:

«Ohne Zweifel sind unter dem Ausdruck «öffentliche Werke», nicht solche Anstalten gemeint, welche man, wie etwa höhere Schulen, beliebig versetzen könne, sondern solche Anstalten, welche einen mehr lokalen Charakter besitzen und gewisse Schwierigkeiten und Hindernisse der Natur beseitigen sollen, wie Anlegung von Kanälen, Austrocknung von Sümpfen oder Bau der Eisenbahnen.»

On lit encore dans le même protocole de la Diète constituante, à page 184 de l'édition imprimée:

«Die Schweiz wird in Beziehung auf die Eisenbahnen sich künftighin nicht mehr passiv wie bisher verhalten können; sie wird durch die Verhältnisse getrieben, diesem wichtigen Verkehrsmittel grössere Aufmerksamkeit zu leihen, wenn sie nicht Gefahr laufen will, ihren Transithandel, sowie teilweise auch den Absatz ihrer Waren zu verlieren. Grundsätzlich sei es zwar richtig, dass man solche Unternehmungen besser einzelnen Gesellschaften überlasse. Wo sich aber einzelne Spekulanten nicht hervorthun, da dürfe der Staat nicht zuschauen, wie gewisse Vorteile an die Nachbarn übergehen, die man rechtzeitig noch dem eigenen Lande erhalten könnte. Der Staat wird daher genötigt sein, die Eisenbahnen unter seine Garantie zu nehmen und dadurch ein planmässiges Bauen zu veranlassen.»

L'art. 21 fut adopté par la Diète, par le vote de 16 états, parmi lesquels Fribourg et Valais, et il est resté en vigueur sans aucun changement jusqu'à ce jour sauf qu'il est devenu l'art. 23 en 1874. Peu de mois après l'entrée en vigueur de la constitution de 1848, soit le 18 décembre 1849, l'assemblée fédérale pris la décision suivante que je cite dans l'original:

«Der Bundesrat wird beauftragt:

1) Den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetze unter Zuziehung unbeteiligter Experten zur Vornahme der technischen Vorarbeiten;

2) Den Entwurf zu einem Bundesgesetze betreffend die Expropriation für schweizerische Eisenbahnbauten;

3) Gutachten und Anträge, die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, die Konzessionsbedingungen für den Fall der Erstellung von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften u. s. w. betreffend, vorzulegen.»

Le projet de loi d'expropriation que l'assemblée fédérale demandait par son vote du 18 décembre 1849 fut présenté et discuté aussitôt après. Il prit la date du 1<sup>er</sup> mai 1850 et c'est la loi qui fait encore règle aujourd'hui pour les expropriations des chemins de fer. Elle est basée sur l'art. 21/23 de la constitution fédérale, qu'elle invoque dans son préambule.

Quant à l'expertise que l'assemblée fédérale avait demandée, le conseil fédéral en chargea les célèbres ingénieurs anglais, Stephenson et Swinburne; le 17 juin 1850 il arrêta les instructions à leur donner.

Le rapport des experts, daté de Genève le 12 octobre 1850, s'exprime comme suit sur la construction des chemins de fer par l'industrie privée:

«Ungleichheiten in der Verteilung der Begünstigungen wurden in allen Ländern sehr bitter empfunden, wo die anfänglich erstellten Eisenbahnen nur einigen Privilegierten Vorteile gewährten, ohne Rücksicht auf die Gesamtinteressen, denen sie hätten dienen sollen. Nirgend fand dieses System grössere Anwendung als in England, da anfangs das Parlament unter der irrigen Voraussetzung handelte, man könne die Konkurrenz unter den rivalisierenden Interessen nicht hoch genug steigern, indem das Publikum dadurch den grössten Vorteil gewinne. Verschiedene wohlberechnete Unternehmungen, die den besten Erfolg verdienten, giengen total zu grunde, das Publikum hat nichts von den Wohlthaten verspürt, zu welchen diese Konkurrenz ihm hätte verhelfen sollen und die Gesellschaften der schlecht rentierenden Linien verstanden sich zur Annahme von Kombinationen und Einrichtungen, durch die sie in stand gesetzt wurden, mit den wenigstmöglichen Ausgaben das Publikum soviel als möglich auszubeuten, was natürlicherweise alle gehofften Erleichterungen sehr fühlbar reduzierte.»

En avril 1851 le premier conseil fédéral, nommé sous l'empire de la constitution de 1848 et composé de MM. Furrer, Druey, Munzinger, Ochsenbein, Frey-Hérosé, Franzini et Naef, présenta à l'assemblée fédérale un message et un projet de loi «betreffend Erstellung von Eisenbahnen». Le message, daté du 7 avril 1851 et inséré dans le premier volume de la Feuille fédérale de 1851, s'exprime comme suit au sujet du «Privatbau»:

«Das Beispiel anderer Staaten sollte uns übrigens eine warnende Lehre sein, in das System des Privatbaues nicht einzugehen. In England allein ist das System des Privatbaues bisher ausschliesslich befolgt worden. Herr Stephenson, der die Nachteile desselben in der Nähe kennen gelernt hat, warnt nun entschieden, in der Schweiz diesem verderblichen Beispiel zu folgen.»

Le conseil fédéral, dont les membres avaient tous concouru à l'élaboration de la nouvelle constitution et qui devait comprendre le sens de l'art. 21/23, au moins aussi bien que M. Kuntschen, présentait à l'assemblée fédérale un projet de loi «in Anwendung des Art. 21 der Bundesverfassung»; dont voici les principaux articles:

«Art. 1. Die Bezeichnung der Eisenbahnen und der zu ihrer Verbindung dienenden Wasserstrassen, sowie die Festsetzung der Bedingungen, unter welchen dieselben im Gebiete der Eidgenossenschaft

erstellt und betrieben werden dürfen, ist Sache des Bundes.

Art. 2. Als Hauptlinien des Eisenbahnnetzes im Innern der Schweiz werden anerkannt:

- 1) Die Linie von Genf über Morsee nach Iferten, mit der Seitenbahn nach Ouchy;
- 2) die Linie von Iferten nach Solothurn, mit der Seitenbahn nach Bern;
- 3) die Linie von Solothurn nach Zürich;
- 4) die Linie von Zürich über Winterthur und Romanshorn nach Rorschach;
- 5) die Linie von Winterthur nach Schaffhausen;
- 6) die Linie von Rorschach nach Chur, mit der Seitenbahn nach Wallenstadt;
- 7) die Linie von Basel nach Olten;
- 8) die Linie von Aarburg nach Luzern;
- 9) die Linie von Biasca nach Locarno.

Art. 3. Die Eisenbahnen von Genf nach Morsee und von Iferten nach Solothurn können durch die Wasserstrassen ersetzt werden für so lange, als das Bedürfnis die Erstellung der Eisenbahnen nicht dringend erfordert.

Art. 5. Wenn später noch andere Linien in das schweizerische Eisenbahnnetz aufgenommen oder wenn Verbindungslinien mit Eisenbahnen des Auslandes hergestellt werden sollen, so hat die Bundesversammlung die Bedingungen für deren Ausführung und für deren Betrieb besonders festzusetzen.

Art. 6. Die Bundesversammlung wird bestimmen, wann und in welcher Ausdehnung die in Art. 2 bezeichneten Eisenbahnen ausgeführt werden dürfen.

Art. 7. Bau und Betrieb einer jeden in Art. 2 bezeichneten Abteilung sind ein gemeinschaftliches Unternehmen des Bundes und der Kantone, die sich bei der Ausführung einer Abteilung besonders beteiligen.»

MM. les membres de la minorité de la commission contesteront-ils aux membres du conseil fédéral de 1851 la véritable intelligence de la constitution dont ils étaient les collaborateurs éminents et M. Kuntschen dira-t-il encore qu'on ne peut invoquer l'art. 21/23 de la constitution en matière des chemins de fer que par une interprétation abusive?

Ce projet fut renvoyé à une commission de 11 membres, où nous trouvons les noms respectés d'Alfred Escher, Kern, Stämpfli, Peyer-Imhof, Hungerbühler et Pioda.

Une majorité de six membres, pour laquelle, le seul d'entr'eux qui vive encore, M. Peyer-Imhof fit un rapport très remarquable, se prononça en faveur du projet, soit du Staatsbau. Une minorité de 5 membres, par l'organe de M. le landammann Hungerbühler, se déclara favorable à la construction par l'industrie privée. La compétence constitutionnelle de la Confédération pour construire et pour exploiter les chemins de fer ne fut contestée par personne et le droit de racheter fut expressément proclamé au cas de construction privée.

Voici comment s'exprime à ce sujet M. Hungerbühler dans son rapport de minorité que l'on peut lire au tome II de la Feuille fédérale de 1852:

«Fasst man den Wortlaut des Art. 21 der Bundesverfassung in Verbindung mit Art. 1 des Expropriationsgesetzes ins Auge, so hat der Bund, ausser den oben erwähnten Kompetenzen und dem Rechte der Entscheidung in den angedeuteten Konfliktfällen, auch die Befugnis, nicht nur Eisenbahnen, welche in den einzelnen Kantonen gebaut werden,

zu unterstützen, sondern er kann von sich aus solche Bahnen auf eigene Kosten bauen und zu diesem Behufe das von ihm erlassene Enteignungsgesetz in Anwendung bringen. Selbst das muss wahr gelassen und die weitere Folgerung daraus zugegeben werden, dass der Bund sich auch den Rückkauf der Bahnen vorbehalten kann, welche in den Kantonen gebaut werden, oder schon gebaut worden sind.

Das sind die verfassungsmässigen Rechte des Bundes in Eisenbahnsachen.»

D'autre part je crois devoir citer encore le passage suivant que je trouve à la page 176 du très beau rapport de M. Peyer-Imhof, que la Feuille fédérale a également publié dans son 2<sup>e</sup> volume de 1852:

«Wenn der Partikularismus jede grössere Schöpfung im Keime schon vernichtet, so stehen hinwieder der geeinigten Schweiz Hilfsmittel zu Gebote, deren sie sich wohl kaum noch bewusst ist. Dies mögen namentlich diejenigen bedenken, welche mut- und thatlos vor dem grossen Werke zurückweichen. Oder sollte die Schweiz etwa minder vermögen, als deutsche Staaten mit weit beschränkteren Hilfsquellen, sollte die schweizerische Bundesversammlung weniger Mut haben, als die Ständekammern monarchischer Länder in einer Frage, wo es sich darum handelt, das Verkehrsmittel des Volkes im eigentlichen Sinne des Wortes auf breiter volkstümlicher Grundlage aufzubauen?»

Après une discussion mémorable, le conseil national par 68 voix contre 22 se prononça conformément à l'avis de la minorité pour la construction par l'industrie privée, et le conseil des états adhéra à cette décision quelques jours après par 33 voix.

Je constate ici que personne, lors de ces débats et dans cette commission où siégeaient les pères et les auteurs de la constitution de 1848, n'a mis en doute que la Confédération eût le droit de construire et d'exploiter des chemins de fer en vertu de l'article 21, maintenant 23 de cette constitution. Si comme M. Kuntschen l'a dit et l'a répété, la Confédération ne peut devenir propriétaire de chemins de fer que par une interprétation extensive et abusive de l'art. 23, n'est-ce pas évident que MM. Alfred Escher, Blanchenay, Bavier, Hungerbühler qui formaient la fraction de la commission opposée à la construction par l'état, auraient fait valoir cet argument, M. Kern surtout qui, comme on le sait, était avec M. Druey le principal rédacteur de cette constitution et a été consulté à plusieurs reprises par le conseil fédéral concernant l'interprétation la plus autorisée.

L'assemblée fédérale s'étant prononcée, nullement par des motifs constitutionnels, mais par des raisons d'opportunité, pour la construction par l'industrie privée, le conseil fédéral dut élaborer une nouvelle loi. C'est celle qui a pris la date du 28 juillet 1852 et qui a été en vigueur jusqu'à 1870, où elle a été remplacée par la loi qui nous régit encore. Ce nouveau projet est basé sur le principe des concessions à l'industrie privée, avec droit de surveillance et de rachat de la Confédération.

L'art. 14 rend la clause de rachat obligatoire dans chaque concession en ces termes:

«Art. 14. Dans chaque cas particulier, il y aura lieu de fixer soit le délai à l'expiration duquel la Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer avec tout son matériel, soit les conditions sous lesquelles ce rachat pourra avoir lieu.»

Tout ce que je viens d'exposer résulte de documents officiels et ne peut être contesté.

J'en tire les conséquences suivantes :

La Confédération avait, à teneur de l'article 21/23 de la constitution, le droit de construire et d'exploiter les chemins de fer sur son territoire.

L'assemblée fédérale ne l'a pas voulu. Elle a donné la préférence à un système mixte, basé sur la concession des chemins de fer à l'industrie privée avec faculté de rachat réservée à la Confédération.

Le droit de rachat a été stipulé depuis 1850 dans tous les arrêtés fédéraux ratifiant les innombrables concessions de chemins de fer, accordées par les cantons, et pendant ce demi siècle personne n'a jamais élevé la moindre contestation sur ce droit de rachat. Bien plus, dans la dernière session à propos d'un arrêté semblable, comme au conseil des états cette objection soi-disant constitutionnelle venait d'être soulevée contre la loi sur le rachat que nous discutons en ce moment, j'ai, comme rapporteur français de la commission des chemins de fer de votre conseil, sommé tous ceux qui contestent à la Confédération le droit de rachat de se manifester et personne n'a répondu.

J'ai donc le droit de conclure comme suit :

La Confédération a le droit de construire, de racheter et d'exploiter des chemins de fer sur son territoire. Cela ne sera contesté par aucun homme impartial, je dis donc qu'il n'existe de question constitutionnelle que dans l'imagination de MM. Kuntschen et Théraulaz.

Et maintenant, Messieurs, puisque nous avons le droit incontestable de racheter, y a-t-il lieu de faire cette opération que M. Théraulaz a qualifiée de détestable ? Je le dis franchement : les procédés de polémique des adversaires du rachat, leurs violences, les accusations de tripotages et d'incapacité dont ils ont cherché à accabler le conseil fédéral, ont fait sur moi l'effet contraire. La plupart des hommes politiques qui ont honoré la Suisse moderne ont, il y a un demi-siècle déjà, préconisé les chemins de fer d'état comme convenant spécialement à la Suisse, à son organisation politique et à sa situation topographique. Je vois d'autre part qu'aujourd'hui encore des corps, respectables entre tous par leur compétence et leur lumière, préconisent le rachat, que le conseil fédéral nous propose après un mûr examen et des travaux préparatoires approfondis. Je relève spécialement et avec plaisir l'avis que la chambre de commerce de Bâle a exprimé, dans un mémoire du 21 juin 1897, signé par son président, M. Geigy-Merian. Voici ce que j'y lis sur l'opération que M. Théraulaz dit détestable :

« A la question de savoir si la Confédération doit l'année prochaine dénoncer le rachat au Jura-Simplon, au Central, au Nord-Est et à l'Union-Suisse nous répondons affirmativement. Trois motifs nous déterminent :

« 1) Le désir de simplifier et d'améliorer le trafic suisse en général ;

« 2) Les besoins économiques de la Suisse ;

« 3) Le développement que prend la nationalisation des chemins de fer dans tous les autres pays de l'Europe centrale. »

Voilà, Messieurs, l'avis du commerce de l'une des villes de la Suisse, dont la réputation d'intelli-

gence et d'honorabilité commerciale est connue dans l'Europe entière. Elle vaut plus pour moi que les affirmations outrecuidantes de certains écrivains, qui du haut de leur incompétence et de leur suffisance traitent le conseil fédéral comme un gouvernement d'incapables et d'imbéciles.

Je voterai donc pour l'entrée en matière. Si l'on avait des scrupules, ils seraient levés par le fait que le peuple suisse a le referendum et qu'il ne tient qu'à lui de prononcer le dernier mot sur cette grande cause. J'espère et j'ai la conviction qu'il le fera.

Je ne finirai pas sans relever les accusations de marchandages écoeurants dont on a usé vis-à-vis de la députation vaudoise. Messieurs ! Au moment où la Suisse s'apprête à orienter d'une manière nouvelle toute sa politique de chemins de fer, les partisans du Simplon auraient été bien mal avisés en ne cherchant pas à assurer la grande entreprise qui les préoccupe depuis si longtemps. Il n'y a eu de leur part ni marchandages ni intrigues, et je ne vois pas ce qui a pu écoeurer même un journaliste. Mes collègues et moi, nous nous sommes bornés à dire à la commission et au conseil fédéral que nous ne pourrions voter pour le rachat que si nous avions pour le Simplon des garanties positives et certaines. En le faisant, nous n'avons fait que notre devoir.

Ces garanties, Messieurs, nous les avons obtenues, et j'ai été confondu d'entendre un député valaisan et un magistrat fribourgeois nous dire dans cette discussion, qu'elles ne sont pas suffisantes. Comment ! La Confédération a fait un traité avec l'Italie qui détermine les délais de construction et les prestations réciproques. Le conseil des états et votre commission ont voté un article 47, en vertu duquel la Confédération suisse prend charge de tous les engagements de la compagnie du Jura-Simplon vis-à-vis de l'entreprise du Simplon ; le conseil fédéral y adhère et il donne à cet égard, dans son rapport spécial du 13 septembre 1897, les explications les plus satisfaisantes, et cela ne suffit pas à MM. Kuntschen et Théraulaz ! Pour moi, Messieurs, qui ai consacré dix ans de ma vie à l'œuvre du Simplon, j'exprime ma reconnaissance au conseil fédéral et à M. le chef du département des chemins de fer personnellement, qui a toujours montré au Simplon les dispositions les plus bienveillantes.

Je ne sais pas dans quel sens voteront les électeurs vaudois, si la loi sur le rachat leur est soumise par le referendum. Mais, comme cette loi est très favorable au Simplon, qu'elle augmente considérablement l'influence des cantons en matière de chemins de fer et qu'elle rend au canton de Vaud le siège d'une des administrations, nous nous présenterons devant nos électeurs avec le sentiment du devoir accompli et nous ne serons pas embarrassés pour justifier nos votes.

**M. Calame-Colin :** Permettez-moi d'expliquer brièvement mon vote : Je suis partisan en principe de la nationalisation des chemins de fer, surtout pour ce motif d'une importance capitale au point de vue économique, qui a déjà été développé avec beaucoup d'éloquence que dans 60 ans environ la plupart des états de l'Europe et en particulier nos puissants

voisins seront en possession de leurs lignes ferrées, toutes amorties et pourront pratiquer des tarifs de transport très bas avec lesquels la Suisse ne pourra pas concourir si elle n'a pas aussi racheté et amorti ses chemins de fer en temps voulu.

Pour soutenir la lutte, elle doit être placée dans une situation aussi avantageuse que celle des pays limitrophes; sinon elle succombera et c'en sera fait de son avenir et de sa prospérité. Il faut donc qu'avant la fin du siècle prochain les chemins de fer suisses soient payés, si nous voulons maintenir chez nous le grand trafic international qui est une des causes principales de la prospérité du pays. Notre avenir économique est en cause.

Ce motif prépondérant m'engage à voter l'entrée en matière.

Ceci dit, j'estime que cette grosse question de principe malgré toute sa valeur n'est cependant pas à elle seule suffisante pour me faire accepter le rachat à tout prix et qu'il y a d'autres considérations importantes dont il faut tenir compte et que les précédents orateurs ont déjà partiellement mises en lumière. J'ai quelques critiques générales à présenter et tiens à faire d'emblée toutes mes réserves sur le projet soumis à nos délibérations, que je repousserai au vote final s'il ne subit pas d'importantes modifications dont voici les principales:

1. En premier lieu il ne me paraît pas équitable au point de vue de l'égalité de traitement de toutes les parties du territoire suisse, de limiter la première période du rachat aux 5 grandes compagnies. Les arguments du message ne m'ont point convaincu. L'état ne peut pas traiter la question comme un négociant qui n'a en vue qu'une bonne affaire. Sa mission a une portée plus haute, plus noble. Il y a ici autre chose qu'une affaire lucrative à traiter, que de gros bénéfices à palper. Il faut aussi que tous les membres de la famille soient traités sur un pied d'égalité; je vais plus loin, s'il y avait des égards spéciaux à avoir, ce serait en faveur des petits, des faibles, pour lesquels il faut avoir une sollicitude toute spéciale. J'estime donc, messieurs, qu'il ne serait pas juste de ne racheter que les 5 grandes lignes, parce que l'on croit qu'elles sont d'un bon rapport, et d'ajourner l'acquisition de lignes moins importantes dont les résultats financiers seront beaucoup moins avantageux. Il faut donner satisfaction à tous les intérêts légitimes, aux différentes contrées du pays et ne privilégier personne, cela non seulement en vue du rachat, mais par sentiment d'équité. Deux hypothèses se présentent: 1. acheter tout le réseau des chemins de fer. Si ce n'est pas le cas, si on limite le rachat aux 5 grandes compagnies, ce sera forcément malgré toutes les promesses que l'on fera et toute la bonne volonté des autorités fédérales, la ruine à bref délai des lignes secondaires qui se rachèteront plus tard pour un morceau de pain, malgré les sacrifices souvent considérables, énormes qui auront été faits par patriotisme pour leur établissement.

D'après le rapport du conseil fédéral à la commission du conseil national, page 185, la valeur des lignes secondaires à racheter est d'environ 60 millions. C'est une somme relativement peu importante comparée à la dépense d'un milliard estimée pour le rachat des 5 grandes compagnies. Quand il s'agit de chiffres aussi colossaux, 60 millions ne jouent plus qu'un rôle secondaire.

2. Si ce point de vue n'était pas admis, il y aurait alors lieu de faire un essai restreint sur une seule ligne. La Confédération ferait alors ses expériences comme exploitateur de chemins de fer, expériences qui par le fait qu'elles seraient très restreintes, ne feraient courir aucun risque sérieux aux finances du pays. Il serait alors loisible de comparer l'exploitation de la Confédération mise en concurrence avec celle des compagnies privées et de constater au bout de peu d'années, le mode le plus avantageux, le plus favorable aux intérêts généraux du pays.

Quoiqu'on en dise, l'expérience faite dans d'autres pays de l'exploitation des chemins de fer par l'état n'est pas de nature à nous donner par avance l'assurance, la conviction que ce système donnerait de bons résultats en Suisse. Un essai d'exploitation sur les bases restreintes à une seule ligne, aurait mon complet assentiment.

3. Je ne pourrais m'associer au rachat qu'à la condition de traiter à l'amiable avec les compagnies. J'estime que la Confédération peut faire un rachat avantageux pour elle, tout en donnant satisfaction aux compagnies et à leurs actionnaires. Si ce n'est pas le cas, il restera chez un grand nombre de citoyens s'estimant lésés, injustement traités, ces ressentiments, des arrière-pensées qu'il faut éviter à tout prix, c'est le cas de le dire. Parmi les actionnaires de chemins de fer, il n'y a pas rien que des spéculateurs étrangers, les boursicotiers avides de gain, il y a encore toute la petite épargne nationale, respectable, digne d'intérêt et qui ne doit faire aucun sacrifice.

La Prusse et la Belgique ont racheté leurs lignes ferrées, sans provoquer de récriminations. Si je suis bien informé, il a été donné satisfaction dans la plus large mesure aux intérêts privés, tout en sauvegardant les intérêts des états. Dans ces pays la nationalisation des chemins de fer n'a laissé aucune amertume et elle a été en conséquence approuvée par l'immense majorité de l'opinion publique. Pourquoi n'arriverions-nous pas aux mêmes résultats dans notre chère patrie où l'initiative privée a eu toute seule la charge considérable de la construction de nos chemins de fer et à laquelle le peuple suisse ne pourra jamais être assez reconnaissant?

A ce sujet j'ai regretté qu'au lieu de chercher à procéder par des ententes amiables, on ait d'emblée inscrit dans le message l'estimation de la valeur des actions des diverses compagnies en cause. Il était inutile de publier des chiffres qu'il faudra vraisemblablement majorer et en outre, il s'est produit une panique qui a coûté des millions aux petits porteurs de titres, au grand profit des spéculateurs qui l'on voulait combattre.

Il est difficile également de se rendre compte que la Confédération ait autorisé le paiement des dividendes et en ait profité elle-même pour ses actions du J. S. sans mot dire, qu'elle ait par exemple voulu racheter les actions du Central par des titres de rente de fr. 30, soit fr. 1000 de capital à 3%, tandis que le message en fixe aujourd'hui le prix à fr. 543.10. Il y aurait un autre exemple à citer; ce serait trop long. Il y a là des contradictions inexplicables.

4. Les conditions dans lesquelles la Confédération a l'intention de procéder au paiement, en un mot la question financière ne me paraît pas suffisamment élucidée dans le message. Et cependant, MM., elle est d'une importance capitale. Les finances fédérales

sont prospères et en de bonnes mains; d'accord. Mais il s'agit d'un milliard et plus. Comment paierons-nous ce milliard? Avant de nous engager dans une entreprise de cette envergure, il faut savoir dans quelles conditions notre emprunt se fera? Elles peuvent être avantageuses, je le désire de tout mon coeur, mais elles peuvent être aussi très onéreuses, selon les conditions du marché de l'argent. Ne serait-il pas préférable d'éviter cette éventualité? En procédant au rachat à l'amiable avec les compagnies, la Confédération ne pourrait-elle pas prendre possession des lignes, les exploiter et verser chaque année aux ayants-droit un intérêt et un amortissement qui lui permettrait, sans courir d'énormes risques, sans se jeter dans l'in connu, de posséder avant la fin du siècle prochain un réseau national absolument franc de dettes? Cette idée dont je ne puis citer que les grandes lignes, a déjà été émise ailleurs avec beaucoup de compétence et esquissée ici même par M. Favon. Elle a rencontré de l'écho. Elle ferait disparaître les gros risques inhérents au rachat, tranquilliserait les esprits et rallierait bien des citoyens prudents au principe même de la nationalisation. Elle me paraît heureuse et digne de notre plus sérieuse attention. Du reste, un alinéa de l'art. 6, proposé par la commission du conseil national, permettrait d'entrer dans cette voie.

5. L'institution des conseils d'arrondissement, art. 29 et 30 du projet des états, me paraît heureuse au point de vue de la décentralisation et de l'influence qu'il est nécessaire de maintenir aux cantons dans l'administration des chemins de fer. Je ne craindrais pas de voir leurs compétences encore augmentées. Du reste, le point de vue fédéraliste a été trop bien défendu pour que j'insiste sur ce point.

6. Je me rallie également à l'idée juste de fixer des taxes maximales et un minimum de trains. Il faut pouvoir donner au peuple la garantie effective que dans aucun cas les tarifs et les horaires nouveaux ne lui seront moins favorables que ceux pratiqués aujourd'hui.

En terminant, MM., je prends la liberté d'exprimer un vif regret, c'est que la grosse question du rachat des chemins de fer ait été étudiée et entreprise trop tard et trop hâtivement. Il me paraît impossible de mûrir son opinion en si peu de temps, d'examiner la question sous toutes ses faces. Ce n'est pas quelques mois avant la date fatale qu'il fallait la discuter, mais quelques années d'avance. Il eût été alors possible d'arriver à un projet donnant satisfaction à tout le peuple suisse. Avec du temps, de la réflexion, des concessions réciproques, je suis convaincu qu'il eût été possible d'arriver à un compromis acceptable. Nous l'avons bien vu dans la question si complexe aussi des assurances, où un accord paraissait impossible à l'origine, accord qui s'est cependant produit, grâce à une étude prolongée et à un esprit d'entente et de conciliation auquel je rends hommage.

Résumé:

1. Je voterai l'entrée en matière.
2. Je suis opposé au rachat des 5 grandes compagnies, je me rallierai a) au rachat du réseau avec les chemins secondaires, ou b) de préférence à l'expérience faite sur une seule ligne pendant quelques années.
3. Rachat par entente amiable avec les compagnies et par amortissements annuels.
4. Décentralisation aussi grande que possible dans l'administration des chemins de fer.

C'est à ces conditions seulement que je voterai le projet sur lequel je fais donc toutes mes réserves.

**Köchlin:** Es wurde vorgestern von seiten des Herrn Kommissionspräsidenten betont, dass es unsere Pflicht sei, die historische Entwicklung der Dinge in Eisenbahnsachen zu erkennen und den Zeichen unserer Zeit Rechnung zu tragen. Niemand wird bestreiten, dass diese Pflicht besteht. Aber dieser einen Pflicht steht eine andere gegenüber und diese ist, mit Ernst und Strenge die Vorlage zu prüfen, für die wir dem Volke gegenüber die Verantwortlichkeit werden zu übernehmen haben. Ich gestehe, dass ich im gegebenen Falle die Verantwortlichkeit für die gegenwärtige Vorlage als eine sehr schwere empfinde, als eine solche, welche verlangt, dass man sich gegenseitig frei und frank aussprechen soll und dass es auch gestattet sein müsse, nicht nur vom allgemeinen schweizerischen, freundeidgenössischen Standpunkte aus die Frage zu beleuchten, sondern auch für einen jeden von dem Stand und Ort aus, dessen allgemeine und spezielle Interessen er zu vertreten hat.

Von dem gemeinsamen schweizerischen Standpunkte aus, stimme ich aus den bekannten Gründen der Vereinfachung des Betriebes, der Vereinheitlichung der Tarife und der Konkurrenz mit den Nachbarländern grundsätzlich der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens bei. Indem ich diese grundsätzliche Zustimmung ausspreche, folge ich einfach der Tradition der Haltung, welche leitende Persönlichkeiten in Basel je und je eingenommen haben. Ich verweise auf den Expertenbericht von Ratsherr Geigy vom Jahre 1850. Es war mir interessant, dass auch Herr Hirter diesen Mann erwähnte.

Wenn ich aber grundsätzlich beistimme, so gestehe ich, dass ich auf der anderen Seite mir der grossen Tragweite, welche die gegenwärtige Frage hat, voll bewusst bin, und als rechnender, bedächtiger Kaufmann ist es mir nicht möglich, der lebhaften Allüre zu folgen, welche z. B. Herr Sourbeck als Volksmann eingeschlagen hat. Ich glaube, seine Ansicht — couleur de rose — welche in zwei Menschenaltern die Milliardenschuld in ein Milliardenvermögen umwandelt, ist eine solche, der wir heute noch nicht folgen können. Es ist wohl richtiger, wenn wir sagen: wir stehen vor einer Frage von grosser Wichtigkeit, und wir müssen den grossen Fragezeichen Rechnung tragen, die noch an dem Himmel der Bundesbahnen bemerkbar sind.

Es scheint mir, dass die Fragen: welche Ersparnisse kann man den sicher eintretenden Präntensionen gegenüber erzielen? wie steht es mit der Amortisation, wenn die Taxen für den Güterverkehr heruntersetzt werden müssen? wie steht die Rechnung, wenn wir den Tarifen des Auslandes folgen müssen, oder gar wenn wir gratis fahren wollen, wie Herr Jäger heute will? noch nicht durchschlagend beantwortet sind. Ich glaube, diese Empfindung sei auch bei Ihnen vorhanden; denn es ist leicht erkenntlich, wie hüben und drüben in der Diskussion die Wärme und der Enthusiasmus nicht zum Durchbruch gelangen kann, deren die gute Sache würdig wäre. Der Grundton der Diskussion ist einstweilen der, dass die Sache heute so weit

sei, dass das Volk einmal entscheiden müsse. Ja, das Volk soll entscheiden. In diesem Sinne will ich gerne meine Mitwirkung zusagen. Aber wenn wir vor das Volk treten müssen, liegt mir doch daran, hier noch zwei Punkte zu erwähnen, welche mir sehr ernstlich einen Dämpfer auferlegen.

In erster Linie ist es das Bedenken, ob die hochwichtige und bedeutende Sache, die uns hier beschäftigt, nicht allzu rasch behandelt wurde. Als Neuling in Ihrer Mitte steht mir zum Vergleich mit andern Fragen nur diejenige der Versicherung zur Verfügung. Wenn ich aber bedenke, mit welchen jahrelangen Experten- und Kommissionsarbeiten diese Frage der Versicherung vorbereitet wurde, so scheint es mir doch, dass man hier etwas zu rasch vorgegangen sei. Die Zeit rückt. In vierzehn Tagen muss die Sache unter Dach sein. Und wie steht es heute!? Die ganze Frage der Organisation steht noch in freiem Felde. Auch andere Punkte sind uns noch unklar. Die Organisation muss entschieden werden. Ja, wenn Sie die Verstaatlichung in der Weise vorgenommen hätten, wie ich es lieber gesehen hätte, nämlich Stück für Stück, dann hätte man eine Organisationsfrage nicht zu erledigen gehabt. Dies hätte sich aus den Erfahrungen selbst ergeben. Aber wenn Sie das Ganze auf einmal in Ihren Besitz bringen wollen, so sind Sie auch verpflichtet zu sagen, wie Sie es leiten wollen. Es ist das dem Volke gegenüber die *conditio sine qua non*. Es ist möglich, dass man sich über die Organisation einige, wenn von allen Seiten guter Wille beigetragen wird. Die finanzielle Frage aber scheint mir nicht genügend erhärtet werden zu können. Wenn ich auch zugebe, dass die Botschaft darüber genauen Bescheid giebt, hätte ich doch mit Rücksicht auf die finanzielle Wichtigkeit gerne gesehen, wenn unsere Kommission eine besondere Untersuchung der finanziellen Frage — Ersparnisse, Rendite, Tarife, Amortisation u. s. w. — angeordnet und uns von ihrem Standpunkte aus darüber einlässlichen Bericht erstattet hätte.

Der zweite Punkt, der mich noch etwas kühl sein lässt, ist baslerischer Art und kommt daher, dass man in Basel die Empfindung hat, in Eisenbahnsachen etwas stiefmütterlich behandelt zu werden. Ich will nicht auf die Bahnhoffrage eintreten, welche schon lange die öffentliche Meinung bedrückt. Diese Frage gehört nicht hieher. Ich will auch nicht von dem Kampfe um die Kreisdirektion sprechen; aber ich konstatiere, dass Basel, welches privat und öffentlich in Eisenbahnsachen doch stets als Pionier vorangegangen ist und welches im ganzen Schweizerlande die grössten Verkehrsziffern und Interessen aufweist, in Ihrer vorberatenden Kommission weder Sitz noch Stimme hatte, während Aargau, Bern und Waadt je zwei Vertreter hatten. Regierung und wirtschaftliche Kreise von Basel sind darin einig, dass in dieser uns so sehr berührenden Frage allerdings etwas mehr Entgegenkommen gefunden werden sollte, damit auch hier das althergebrachte erspriessliche und erfreuliche Zusammenwirken Platz greifen kann.

Ich behalte mir vor, Ihnen in der Specialdebatte meine Vorschläge zu unterbreiten und ich hoffe, dass dieselben Ihre gerechte Beachtung finden werden. Diese Vorschläge werden sich hauptsächlich auf die Organisation der Verwaltung beziehen. Wir wünschen starke Kreise, starke Kreisdirektionen,

ausgerüstet mit den richtigen Kompetenzen zur Erledigung der Geschäfte innerhalb des Kreises und ferner eine selbständige allgemeine Verwaltung, eine nachdrückliche Vertretung von Verkehr, Handel, Industrie und Gewerbe. Wenn es mit dem grossen Wort: Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk! ernst sein soll, so müssen Sie auch ernstlich eine Verwaltung wollen, die im Volke und nicht nur im Bundesrate wurzelt.

**Brosi:** Ich schliesse mich dem Antrage der Kommissionsmehrheit an und erlaube mir nur ganz wenige Worte. Da die konstitutionelle Frage aufgeworfen wurde, habe ich mich einlässlich damit beschäftigt und die Verhandlungen der eidgenössischen Räte seit 1848 nachgeschlagen. In dieser Beziehung konstatiere ich nun die Richtigkeit der Zeugnisse, welche Ihnen heute von Herrn Oberst Ceresole eröffnet worden sind. Ich will dessen Ausführungen nicht wiederholen, sondern nur noch einen Vorgang aus dem Jahre 1871 beifügen.

Im Jahre 1871 handelte es sich um die Revision der Bundesverfassung, und da wurde eine Revisionskommission ernannt, welche wiederum eine Subkommission bestellte, bestehend aus den Herren Heer, Escher, Stämpfli, Wirth-Sand und Merz. Diese Subkommission hatte unter anderm den damaligen Artikel 21 zu behandeln, d. h. den Artikel, welcher die Eidgenossenschaft ermächtigt, sich an öffentlichen Werken zu beteiligen oder solche zu errichten. Nun wurde damals aus dem Volke eine Eingabe gemacht, welche verlangte, dass eine Bestimmung über den Eisenbahnrückkauf in die neue Bundesverfassung aufgenommen werde. Die Kommission hat diese Eingabe behandelt und darauf hin wörtlich erklärt, was folgt:

«Die Eingabe verlangt den Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund. Hierüber aber ist es überflüssig, etwas in die Bundesverfassung aufzunehmen, da eine solche Massregel, falls man sie zweckmässig fände, durch einen einfachen Akt der Gesetzgebung stattzufinden hätte.»

Diese Ansicht ist von der ganzen Kommission und von den beiden Räten adoptiert worden, und aus diesem Grunde hat man in die 1872er Verfassung nichts aufgenommen, mit der Begründung, es sei im jetzigen Art. 23 schon genug gesagt. Aus dieser Zusammenstellung folgert, dass seit dem Jahre 1848 hierüber in den eidgenössischen Räten nur eine Ansicht gewaltet hat; die Kompetenz des Bundes, Eisenbahnen zu bauen oder zu erwerben, ist nie ernstlich bestritten worden als heute; aber ich glaube, diese Zeugnisse, auf welche man sich berufen kann, sind derart schlagend, dass die Behauptung der Inkompetenz der Räte vom staatsrechtlichen Standpunkte aus keine Aussicht auf Erfolg mehr haben kann. Diese Frage darf als erledigt betrachtet werden.

Nun erlauben Sie mir noch ein Wort über eine Bemerkung, die im Ständerate und auch hier über den Beschluss der Räte vom Jahre 1852 gemacht worden ist. Man hat gesagt, es sei damals der Privatbau beschlossen worden und es sei so besser gegangen, indem der Bund nicht im stande gewesen wäre, die Krisen zu überwinden, die gekommen

sind. Ich teile diese Ansicht nicht. Ich gebe zu, dass der damalige Beschluss der Räte erklärlich ist, weil dieselben mit Volksanschauungen zu rechnen hatten, die heute nicht mehr existieren. Wenn man den Bericht der Mehrheit der damaligen Kommission nachliest, so sieht man, dass nicht nur im Volke, sondern auch in höhern Regionen der Begriff von den Eisenbahnen und ihrer Wirksamkeit nicht gehörig abgeklärt war; denn die Kommission wehrt sich in ihrem Berichte dagegen, dass die Eisenbahnen ein Landesunglück und ein notwendiges Uebel seien. Das sagt heute gar niemand mehr und es braucht sich niemand mehr gegen eine solche Behauptung zu wehren. Die Eisenbahnen haben sich heute im Volke eingelebt. Wir haben Erfahrungen. Man wünscht allorts Eisenbahnen und es fehlt nicht am Willen, sondern an Geld.

Die damalige Lage also lässt den Beschluss der Räte begreiflich erscheinen. Aber nach meiner Ansicht wäre es besser gewesen, wenn damals schon der Staatsbau beschlossen worden wäre. Man wird kaum in Abrede stellen können, dass wir dann ein rationelleres Eisenbahnnetz bekommen hätten, als wir es heute haben. Zweitens glaube ich nicht daran, dass die Kalamitäten, die unter der Herrschaft der Privatgesellschaften gekommen sind, auch gekommen wären, wenn der Bund in Verbindung mit den Kantonen die Eisenbahnen gebaut hätte. Man hätte offenbar von Bundes wegen keine Parallelbahnen gebaut, wie es wirklich vorgekommen ist. Auch die finanziellen Schwierigkeiten, in welche einige Gesellschaften geraten sind, wären kaum eingetreten. Dagegen ist anzunehmen, dass Bund und Kantone so gut im stande gewesen wären, diese Krisen zu überwinden, als die Eisenbahngesellschaften. Ich habe also die Ansicht, es wäre besser gewesen, wenn wir von Anfang an Staatsbahnen gehabt hätten, und heute sind wir berufen, den Fehler zu verbessern, der damals begangen wurde.

Nun sagt Herr Schobinger, der Uebergang von der Privatwirtschaft zur Staatswirtschaft sei ein zu plötzlicher, zu unvermittelter. Ich bestreite das und verweise erstens auf die schweizerische Gesetzgebung, seit wir Eisenbahnen haben. Diese Gesetzgebung lässt sich im grossen und ganzen so charakterisieren, dass der Einfluss und die Autorität des Bundes immer mehr entwickelt worden ist. Ich könnte Ihnen eine Aufzählung dieser Gesetze geben, will Sie aber nicht damit hinhalten, sondern nur die beiden Rechnungsgesetze und das Gesetz betreffend das Stimmrecht der Aktionäre hervorheben. Diese Gesetzgebung hat den Rückkauf schon seit Jahren vorbereitet. Auch ist die Idee des Rückkaufes in den Räten nicht neu, sondern sie ist schon mehr als 10 Jahre alt. Sie ist schon im Jahre 1888, als es sich um den ersten Rückkaufstermin handelte und seither einlässlich behandelt worden. Auch wenn man die Botschaft des Bundesrates liest, so kann man nicht sagen, wir gehen unvorbereitet an dieses Werk. Das allerdings ist richtig, dass das Werk ein so grosses und wichtiges und finanziell so bedeutendes ist, dass wir nicht leichtsinnig an dasselbe herangehen sollen; aber die Vorgänge und Untersuchungen, die stattgefunden haben, dürfen uns beruhigen.

Wenn wir uns nun fragen, warum wir den Uebergang der Bahnen an den Bund wollen, so müssen wir auf das blicken, was im Auslande be-

reits geschehen ist, und da kann man doch den Satz aufstellen, dass alle Vorgänge im Auslande darauf hindeuten, dass der Privat-Eisenbahnbetrieb ein überwundener Standpunkt ist und der Staatsbetrieb entweder schon da ist oder in absehbarer Zeit kommt. So gut wir vor 40 Jahren Eisenbahnen bauen mussten, weil das Ausland solche baute, so gut müssen wir jetzt zum Staatsbetrieb übergehen, weil das Ausland dazu übergegangen ist und sich damit Vorteile geschaffen hat, welche unserer Industrie gefährlich werden könnten.

Der zweite Punkt ist das öffentliche Interesse der Eisenbahnen. Darüber ist man ja nie im Unklaren gewesen, dass sie auf gleicher Rangstufe stehen, wie die grossen Landstrassen. Es hat aber noch niemand daran gedacht, die Strassen dem Privatbetrieb zu übergeben. Und wir haben ja andere Institutionen: die Post ist schon lang in eidgenössischem Betrieb und niemand hat je verlangt, dass man das ändere. Im weitern aber tritt bei den Eisenbahnen die Notwendigkeit der Einheit in den Vordergrund. Es ist Ihnen von Herrn Nationalrat Zschokke schon früher in einlässlicher Weise bewiesen worden, dass es kaum ein anderes Gebiet giebt, wo die Einheit im Betriebe notwendiger ist, als gerade im Eisenbahnwesen.

Ich stimme nun auch zu der Art und Weise, wie man vorgehen will, indem der konzessionsmässige Rückkauf der gerechteste ist, den wir vornehmen können. Denn der Rückkauf ist in den Konzessionen vorgesehen; die Gesellschaften haben gewusst, dass man so rückkaufen kann, und diejenigen, welche Aktien erworben haben, haben das ebenfalls von Anfang an gewusst. Man thut also niemanden Unrecht. Ich will Sie in dieser Richtung nicht weiter aufhalten, sondern fasse meine Ueberzeugung in folgenden kurzen Sätzen zusammen:

1. Der Uebergang der schweizerischen Eisenbahnen auf den Bund ist ein politisch-wirtschaftliches Postulat. Die Privatwirtschaft kann in unserm Eisenbahnwesen nicht mehr fort dauern, denn die Eisenbahnen sind die grossen Strassen des Landes, welche den Verkehr vermitteln und sollen daher dem Staate gehören, wie die Landstrassen den Kantonen gehören.

2. Die Eisenbahngesellschaften können die grossen öffentlichen Interessen, um welche es sich hier handelt, nicht genügend vermitteln, weil sie als Aktiengesellschaften naturgemäss in erster Linie ihre eigenen Interessen wahrnehmen. Wir aber müssen die öffentlichen Interessen, d. h. diejenigen des ganzen Landes in den Vordergrund stellen.

3. Die Gesetzgebung über die Eisenbahnen unter der Herrschaft des gegenwärtigen Systemes erweist sich als unwirksam, um die volkswirtschaftlichen Vorteile der Eisenbahnen voll und ganz zu erreichen.

4. Die Verstaatlichung muss kommen wegen der Konkurrenz unserer grossen Nachbarstaaten im Tarifwesen, worunter unsere Industrien bereits leiden. Diese Uebelstände werden sich steigern und verhängnisvoll werden, wenn im Auslande der Uebergang der Bahnen in die Hände des Staates und die Amortisation der Eisenbahnschulden sich vollzogen hat.

5. Der vorgeschlagene Weg zur Verstaatlichung durch den Rückkauf auf Grund der Konzessionen ist allseitig gerecht und kann vom finanziellen Standpunkt aus mit voller Beruhigung betreten werden.

Aus diesen Gründen empfehle ich das Eintreten auf die Vorlage.

**M. Schaller:** Bien que la discussion générale n'ait commencé qu'à 9 heures ce matin et qu'on ait déjà demandé la cloture, je désire encore répondre quelques mots à MM. Brosi et Cérésolle en ce qui concerne la question constitutionnelle.

J'ai fait partie des commissions de revision en 1870 et en 1872 et je puis déclarer en toute conscience que ma conviction est toute différente de celle des deux honorables préopinants.

Je ne conteste pas que l'art. 23 de la constitution fédérale actuelle ne soit la reproduction de l'art. 21 de la constitution primitive de 1848 qui a conféré au conseil fédéral certaines compétences en matière de chemins de fer. Ceci résulte des actes qui ont suivi la constitution de 1848 et je remercie M. Cérésolle de nous en avoir rappelé les textes qui sont parfaitement conformes à mes souvenirs.

En décembre 1849 l'assemblée fédérale dont il a cité les décisions invitait en effet le conseil fédéral, en se basant sur l'art. 21 de la constitution fédérale, à lui soumettre:

1. Le plan d'un réseau général des chemins de fer suisses, dressé avec le concours d'experts impartiaux désignés pour procéder aux travaux techniques;

2. un projet de loi fédérale sur l'expropriation pour la construction de chemins de fer suisses;

3. des rapports et des propositions concernant la part que doit prendre la Confédération à l'exécution du réseau, les conditions des concessions à accorder dans le cas où ils seraient établis par des sociétés privées.

Il en résulte donc que l'on pouvait bien se baser sur l'art. 21 de la constitution de 1848 pour accorder les concessions, régler les expropriations et même pour décréter des subventions aux chemins de fer. Mais, comme on l'a rappelé, par 68 voix contre 22 le conseil national écartait en mai 1852 les propositions de la commission qui demandait la construction des chemins de fer par l'état et motivait cette proposition de la manière suivante: «Déclare résolument que les chemins de fer suisses seront une oeuvre nationale, un lien indissoluble entre nos diverses populations, un acte nouveau d'une démocratie pleine de vie, un imposant mouvement de notre nouvelle constitution.»

Voilà ce que l'on pensait en 1852 à une époque où aucune expérience n'était faite en matière de chemins de fer et où, comme l'a dit M. Cramer-Frey, on était loin de se douter quelles seraient les conséquences de la construction des chemins de fer et leurs résultats économiques pour la Suisse.

Assez de considérations rétrospectives. Nous ne sommes plus sous l'empire de la constitution de 1848, mais sous celle de 1874 et il m'importe de compléter les textes cités par MM. Brosi et Cérésolle pour nous rendre compte de l'esprit qui a dicté la constitution qui nous régit. En ce qui concerne l'art. 21, on l'a trouvé à cette époque insuffisant pour déterminer les compétences fédérales en matière des chemins de fer. L'art. 21 devenu art. 23 est resté tel qu'il était en 1848, tel qu'il a été interprété par le droit public de Dubs. Il s'agissait de favoriser

la construction des routes des Alpes, les dessèchements de marais et le subventionnement des chemins de fer, par exemple celui du Gothard. Stämpfli, lui-même grand partisan du rachat des chemins de fer, ne l'entendait pas autrement. Il s'exprimait ainsi dans une brochure publiée en 1862, après que l'on avait renoncé à confier à la Confédération la construction des chemins de fer:

«Recherchez les voies et moyens pour sortir de cet état de marasme, afin d'améliorer d'une part la position des actionnaires, des créanciers des compagnies, des corporations et des cantons, tandis que d'autre part la patrie tout-entière y gagnera; c'est là un but digne de tout homme qui aime son pays. Un tel moyen c'est le rachat de toutes les lignes suisses par la Confédération. Cette opération nous paraît audacieuse, mais elle est réalisable,» etc. Qu'on examine. Nul doute que si l'idée lancée avait trouvé de l'écho en Suisse, on serait arrivé à un article constitutionnel, pour réaliser ce grand projet». Cet article constitutionnel donnant à la Confédération le droit d'exploiter les chemins de fer, n'a pas même été introduit dans la constitution de 1874. Nous avons bien l'art. 26 qui nous dit: «La législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération.» On a introduit cet art. 26, parce que l'art. 23 (ancien art. 21) n'était pas suffisant et qu'il fallait consacrer ce qu'aurait fait la loi de 1872 à laquelle j'ai aussi collaboré.

A ce moment, voilà ce que le conseil fédéral disait à propos des conséquences financières de ces dispositions pour la Confédération, dans son rapport du 11 janvier 1872 et signé Cérésolle, président:

Art. 26. «La législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération.» Notre rapport du 11 août 1872 a prévu fr. 20,000 pour la surveillance de la construction et de l'exploitation des chemins de fer; l'organisation du bureau des chemins de fer en partie effectuée en exécution de la loi du 23 décembre 1872 promulguée sur cette matière, nécessitera une dépense annuelle de fr. 60,000. Et voilà tout; il s'agissait d'une dépense de fr. 60,000 et non d'un milliard, il ne s'agissait pas de l'acquisition d'un réseau de chemins de fer, ni de son exploitation avec de si grandes conséquences pour la Confédération.

J'en vois une nouvelle preuve dans le rapport de la commission du conseil des états dont je faisais partie. M. Estoppey, du canton de Vaud, était chargé de traiter la question. Il disait entr'autres ce qui suit dans son rapport du 12 mai 1871:

«L'art. 21 porte que le droit de légiférer et d'exercer la haute surveillance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer appartient à la Confédération. C'est une disposition toute nouvelle qui a une portée que chacun comprend aisément. Lorsqu'en 1852 il a été question d'élaborer la loi fédérale, deux points de vue se trouvaient en présence, celui consistant à placer dans la compétence de la Confédération tout ce qui concerne la construction et l'exploitation des chemins de fer et celui d'après lequel cette compétence appartient aux cantons, sauf à donner à la Confédération un certain droit de sanction et de surveillance. Le second système l'a emporté et a donné naissance à la loi qui nous régit, etc. Malgré ce qui précède, je ne peux pas dire qu'il n'y ait rien à faire pour compléter les attributions



qui seront conférées à l'autorité fédérale. Je crois qu'on pourrait lui accorder utilement un droit de haute surveillance sur l'exploitation des chemins de fer, aussi bien sur ceux déjà existants que sur ceux qui pourraient être construits plus tard. Quant à la surveillance sur la construction, elle la possède déjà en vertu de la loi de 1852.

Dans la discussion de la commission elle-même le rapport de M. Estoppey fut écarté par une majorité de 7 voix contre 2 mais on adopta l'article 26 actuel avec les considérations suivantes.

A l'appui de l'article tel qu'il est proposé par la commission du conseil national, on fait ressortir le fait que la législation actuelle sur les chemins de fer accorde déjà à la Confédération à peu près les mêmes droits que l'on veut lui accorder par la constitution. De la même manière que la Confédération approuve actuellement les concessions accordées, on aurait tout aussi bien pu lui donner le droit de les accorder elle-même, c'est-à-dire de négocier à ce sujet avec les cantons et avec les compagnies.

Il ne peut naturellement être aucunement question ici de rapports hostiles vis-à-vis des établissements de transports. Mais uniquement d'une surveillance suffisante sur tous les points qui se rapportent à cette matière.»

Tout cela n'était donc pas dans le domaine des attributions fédérales, puisque l'on a dû introduire un article spécial et la compétence que l'on voulait accorder à la Confédération, c'était la haute surveillance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer. Si, à ce moment, il s'était agi de la nationalisation et de l'exploitation des chemins de fer par la Confédération, n'y aurait-il pas eu plus d'ampleur dans la discussion sur un projet de si haute importance? Examinez le protocole des délibérations au conseil national, l'article fut adopté tel quel parce que personne au sein de la commission n'avait l'idée que l'on donnerait à un article constitutionnel une interprétation si extensive. Les membres de la commission du conseil des états étaient MM. Blumer, Campéio, Borel, Hermann, Vigier, Kappeler, Keller, Estoppey, Hettlingen, Sahli

et votre serviteur. Au conseil national la commission était composée de MM. Ruchonnet, Segesser, Heer, Escher, Stehlin, Carteret, Philippin, Stämpfli, Peyer-ImHof, Käser, Wirth-Sand, Frey, Suter, Jolissaint, etc. Aucun de ces hommes d'état qui ont joué un si grand rôle en Suisse, n'a soulevé la discussion qui a lieu aujourd'hui, aucun de ces membres éminents des chambres n'a pensé à donner à cet article constitutionnel le développement qu'on lui donne actuellement et au sein du conseil des états M. Kappeler se bornait à dire: Le conseil fédéral ayant déjà la haute surveillance sur les chemins de fer en vertu de la loi de 1872, il n'est nullement nécessaire de préciser cette compétence. Et c'est tout.

Je sais bien qu'aujourd'hui les positions sont prises et que chacun de vous a sa conviction faite, mais pour ma part je ne veux pas être complice de l'interprétation qui est donnée à cet article; je ne veux pas que l'on puisse me reprocher plus tard d'avoir contribué à donner à cet article constitutionnel une extension qu'il n'avait pas dans la volonté des législateurs des cantons et de la Confédération, comme on pourrait le faire tout aussi bien à l'art. 27 ou à tout autre article de notre constitution. En ce qui concerne la régie des postes, nous avons un article constitutionnel, 36, qui donne à la Confédération le droit de l'exploiter; on a comparé les chemins de fer aux voies de transport et aux postes. C'est bien; je demande avant tout un article constitutionnel qui confère à la Confédération le droit d'exploiter aussi la régie des chemins de fer.

Je ne veux pas allonger le débat, j'aurais pu présenter d'autres objections contre le projet tel qu'il nous est présenté. Néanmoins, je tiens à déclarer que je ne suis pas aussi optimiste que le conseil fédéral et que je ne partage point les illusions brillantes qui nous sont exposées dans le message.

Dans les conditions actuelles je ne puis par conséquent pas voter l'entrée en matière sur le projet.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.09.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	895-916
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 817

Amtliches

stenographisches Bulletin

der

schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 47

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 24. September 1897, nachmittags 1/25 Uhr. — Séance du 24 septembre 1897, à 1/25 heures de relevée.

Vorsitz: }  
 Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:***Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung der Detailberatung. — Suite de la discussion article par article.

(Siehe Seite 895 hievior. — Voir page 895 ci-devant.)

Bundesrat Zemp: Die Diskussion hat uns so ziemlich über alle Hauptpunkte Aufklärung verschafft. Es ist aber auch wahrzunehmen, dass die Diskussion sich nach und nach etwas verschoben hat. Beim ersten Erscheinen der bundesrätlichen Botschaft wurde sofort die Konstitutionalität derselben bestritten. Auch im Ständerat ist diese Frage noch ernsthaft aufgegriffen worden. Ich persönlich hatte zu Anfang der Untersuchungen ebenfalls die Meinung, dass die Konstituierung eines verfassungsmässigen Rechtes voranzugehen habe und hatte bei der grossen Expertenkommission einen dahinzielenden Antrag eingereicht. Allein die Diskussion in der Expertenkommission und noch mehr die nachfolgenden eingehenden Untersuchungen, die ich angestellt habe, belehrten mich, dass der Bund auf Grund des Art. 23 der gegenwärtigen Verfassung berechtigt sei, vom konzessionsgemässen Rückkaufsrecht Gebrauch zu machen. Es will mir scheinen, dass diese Frage nun in der Weise wirklich abgeklärt worden ist, dass so ziemlich allgemein die Beruhigung Platz gegriffen hat, dass die Verfassung durch die Annahme der vorliegenden Gesetzesvorlage nicht verletzt werde. Ich kann daher die weitere Verfolgung dieser Frage unterlassen, umsomehr als gestern beredete Vertreter der Minorität die Erklärung abgegeben haben, dass sie ihrerseits die Konstitutionalität der Vorlage nicht bestreiten.

Die Diskussion hat sich denn auch mehr mit der Bewertung der Bahnen und Aktien einerseits und mit der Organisation der Bahnverwaltung andererseits befasst. Ich werde auf beides mit einigen Bemerkungen zurückkommen. Was die Bewertung der Bahnen betrifft, so ist, wie vorauszusehen war,

und wie es nicht anders sein konnte, auf Seiten der zunächst Interessierten, der Grossaktionärkreise, ein grosses Entsetzen wahrzunehmen gewesen und man hat von einer starken Vergewaltigung bestehender Rechte gesprochen. Ich glaube, auch in diesem Punkte habe nach und nach eine gesündere Auffassung und eine ruhigere Stimmung Platz gegriffen, und es will mir fast scheinen, als gehe der Streit in dem letzten Stadium, in dem wir uns dermalen befinden, nicht mehr um die Bewertung der Bahnen, sondern um eine sekundäre Frage, um die Organisation der Bundesbahnen. Betreffs der Bewertung der Bahnen bin ich Herrn Favon auf eine gestern von ihm gestellte Frage eine Antwort schuldig. Herr Favon hat an den Sprechenden die Anfrage gerichtet, ob die Erklärung über die Bedeutung der Konzessionen, welche im andern Rate namens des Bundesrates abgegeben worden sei, heute aufrecht erhalten werde und ob man geneigt sei, dieselbe noch in dem von ihm angedeuteten Sinne zu erweitern. Ich bin bereit, dieselbe Erklärung, die im Ständerate verlangt worden ist, auch hier abzugeben. Der Bundesrat hat mich damals dazu ermächtigt und ermächtigt mich, sie heute zu wiederholen. Es ist die Erklärung, dass der Rückkauf der fünf Hauptbahnen auf Grund der Konzessionen zu erfolgen habe und dass durch die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes von 1896 an den materiellen Bestimmungen der Konzessionen nichts geändert worden sei. Daraus aber die Folgerung zu ziehen, dass damit die Anwendbarkeit der Bundesgesetze negiert werde, ist falsch. Als wir das Rechnungsgesetz einbrachten, haben wir mit Bestimmtheit und Klarheit dargelegt, dass dasselbe eine zweifache Bestimmung

habe. Erstens sollte es die Grundsätze des Rechnungsgesetzes von 1883 auf Grund der seither gemachten Erfahrungen weiter entwickeln, die gegenüber den fortbestehenden Privatgesellschaften zur Anwendung kommen sollten. Zweitens sollte es in Anlehnung an die Konzessionen eine genauere Fixierung und Definierung der Begriffe, welche in den Konzessionen nicht definiert sind, geben. Das Rechnungsgesetz von 1896 hatte also die specielle Aufgabe, den Begriff Anlagekapital zu definieren und insbesondere, teils in Wiederholung, teils in etwelcher Ergänzung der Vorschriften von 1883, aber immer innert dem Rahmen des konzessionsgemässen Begriffes, klarzulegen, was auf Baukonto gehöre und was nicht. Es war bestimmt, die Definition des Begriffes Reinertrag zu geben und die vorher zweifelhafte Frage zu erledigen, ob der Reinertrag auf Grund der Gewinn- und Verlustrechnung oder auf Grund der Betriebsrechnung zu eruieren sei. Ferner wurde festgestellt, was bei der Betriebsrechnung als Grundlage zur Feststellung der Werte genommen werden müsse, was in die Einnahmen und was in die Ausgaben gehöre. Ferner wurde der Begriff Erneuerungsfonds bestimmt und die Kompetenz des Bundesgerichtes an Stelle der Schiedsgerichte aufgenommen. Das sind alles Bestimmungen, die auf Grund der Konzessionen und Hand in Hand mit den konzessionsgemässen Bestimmungen für die Ausmittlung der Werte Raum geben sollten. So habe ich damals die Erklärung verstanden und habe sie nie anders verstanden und glaube, das sei die richtige Auffassung.

Es hat mich überrascht, gestern von einem Juristen dieser Versammlung zu hören, dass es wünschbar sei, in dem Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen, durch welche dem Bundesgericht untersagt werde, die Bundesgesetze anzuwenden. Das ist ein neues und sehr überraschendes Postulat. Denn konstitutionell gilt ja doch, dass das Bundesgericht gehalten ist, auf Grund der Bundesgesetzgebung zu urteilen. Welches Bundesgesetz in einem Streitfall zur Anwendung komme, das allerdings verfügt das Bundesgericht selbst. In einem Gesetz zu erklären, der Gerichtshof dürfe für gewisse Privatstreitigkeiten Bundesgesetz so und so nicht anwenden, ist ein Verstoß gegen unsere konstitutionellen Normen.

Herr Favon hat sich sodann auf eine Mitteilung bezogen, die ich in der nationalrätlichen Kommission über das Resultat der Schätzung der einzelnen Bahnen gemacht habe und hat gewünscht, dass ich diese Mitteilung hier wiederhole. Ich habe keinen Grund, diesem Wunsche nicht zu entsprechen und ich werde diese Mitteilung noch erweitern. Wir haben die Berechnungen der Eisenbahngesellschaften über ihre Anlagekapitalien, welche für die Ausmittlung des Kaufwertes massgebend wären, mit einer Berechnung des Departements, welche wir aus dem Material, aus dem die Botschaft erwachsen ist, konstruiert haben, verglichen. Es ergibt sich, dass in Bezug auf die Anlagekapitalien der vier Hauptbahnen N. O. B., S. C. B., J. S. und V. S. B. die Berechnungen der Bahngesellschaften und des Departementes genau übereinstimmen. Bei der G. B. ist aus Gründen, die ich nicht weiter zu erörtern habe, eine Abweichung zu verzeichnen, was aber insofern gleichgültig ist, weil die Wertung der G. B. für den Rückkauf ja nicht auf Grund des Anlagekapitals, sondern auf Grund des Erträgnisses erfolgen wird.

Was die Berechnungen über die Reinerträgnisse der vier Hauptbahnen betrifft — die G. B. lassen wir also auf der Seite — so berechnet die J. S. einen jährlichen Reinertrag ihres Netzes von Franken 10,400,000, das Departement einen solchen von Fr. 9,300,000 — ich nenne nur die runden Zahlen. Die Differenz beträgt Fr. 1,087,000. Die Differenz bei der N. O. B. beläuft sich auf Fr. 530,000, bei der S. C. B. auf Fr. 127,000 und bei der V. S. B. auf Fr. 324,000. Es ergibt sich somit für die vier Hauptbahnen eine Differenz von Fr. 2,000,000. Diese Differenz von 2 Millionen, übertragen in das 25fache Kapital, würde eine Summe von 50 Millionen ausmachen. Das ergäbe etwa 5 Proz. der Gesamtsumme. Es macht allerdings etwas mehr aus, denn die G. B. wäre ja bei der Summe von 940 Millionen ebenfalls mitberechnet. Dieser Betrag ist jedoch noch einer erheblichen Reduktion zu unterwerfen. Es ist nämlich festzuhalten, dass die N. O. B. und die J. S. nach unsern Berechnungen — ich zweifle nicht daran, dass es dabei sein Verbleiben haben werde — auf Grund der Anlagekosten zurückgekauft werden. Die Differenz in der Feststellung der Reinerträgnisse dieser beiden Bahnen kommt also nicht in Betracht, sondern nur diejenige bei den Reinerträgnissen der S. C. B. und der V. S. B., die zusammen Fr. 450,000, umgesetzt in Kaufkapital Fr. 10,600,000 beträgt. Das macht nicht ganz 3 Proz. der Gesamtsumme. Das ist nach unserer Auffassung eine verschwindend kleine Differenz. Es ist zu sagen, dass unsere Feststellung sehr wahrscheinlich richterlich sanktioniert werden muss. Aber wenn auch noch eine kleine Erhöhung der Summe stattfindet, so ist die Differenz so gering, dass ich glaube, dass wir über diesen Punkt zu gar keinem Prozess gelangen werden. Ich muss noch beifügen, dass diese Berechnungen den Durchschnitt der Jahre 1888—1895, d. h. der ersten 8 Jahre der kritischen zehnjährigen Periode darstellen. Die Rechnung für 1896 kannten wir noch nicht, und noch weniger diejenige für 1897. Bei der J. S., wo der Rückkauf drei Jahre später angekündigt werden muss, ist die Rechnung auf die Jahre 1890—1895 gestellt.

Ein Streit wird aber über zwei andere Faktoren entstehen, nämlich über die Minderwerte und über die Ergänzungsbauten. Hiebei muss ich noch einen Augenblick verweilen.

Die Konzessionen sagen, dass die Bahnen dem Bund in vollkommen befriedigendem Zustande übergeben werden müssen. Wenn sie sich nicht in diesem Zustande befinden, so sind die Gesellschaften verpflichtet, den nötigen Ersatz zu leisten. Der Bundesrat hat hieraus deduziert, erstens, dass die Bahnen sich die Minderwerte für Abnutzung der einzelnen Objekte anrechnen lassen müssen und zweitens, dass die Bahnen den Gesamtbestand zur Zeit des Ueberganges an den Bund so gestaltet, so perfektioniert haben müssen, dass sie dem dannzumaligen Verkehr vollkommen genügen. Wir haben durch technische Experten die Minderwerte der fünf Hauptbahnen ausmitteln lassen. Es ergibt sich bei einer sehr mässigen Berechnung ein Minderwert von zusammen 74½ Millionen. Das Betreffnis für jede einzelne Bahngesellschaft finden Sie in Beilage XI der Botschaft. Was die Ergänzungsbauten betrifft, so sind dabei die grossen Bahnhofumbauten von Basel, Zürich, Luzern, — die Abrechnung für den Bahnhof Luzern war damals noch nicht fertig — Olten, Lau-

sanne, St. Gallen, die Kosten der Moratoriumslinien der N. O. B. und der Zufahrtslinien der G. B., ferner die Kosten der zweiten Geleiseanlagen auf den grossen Durchgangslinien und dann noch eine Reihe kleinerer Geleiseanlagen inbegriffen. Diese Ergänzungsbauten sind nötig, um die Bahnen in die Lage zu versetzen, den Verkehrsbedürfnissen im Jahre 1903 vollkommen zu genügen. Dass solche Ergänzungsbauten notwendig sind, haben die Bahnen selbst, wenigstens indirekt, anerkannt. Ich beziehe mich beispielsweise auf die S. C. B., die schon seit Jahren darauf hingewiesen hat, dass der Bahnhof von Basel dem Verkehr auf diesem Platze nicht mehr Genüge leisten könne. Die Geleiseanlagen sind zu gering, die Gesamtanlage ist eine imperfekte, sie kann nur noch bei ganz ausserordentlicher Fürsorge für die Sicherheit und bei ganz ausserordentlicher Thätigkeit des grossen Personals geduldet werden. Die S. C. B. hat daher auch Projekte für die Erweiterung des Bahnhofes Basel vorgelegt. Das ist ein Beweis, dass sie anerkennen muss, dass der gegenwärtige Bahnhof von Basel nicht ein Objekt der Bahngesellschaft ist, das als in vollkommen befriedigendem Zustand befindlich zu erklären ist. Ebenso verhält es sich bei andern Objekten.

Wir haben diese Ergänzungsbauten ebenfalls schätzen lassen und es ergibt sich hiefür eine Gesamtsumme von Fr. 144,700,000. Erschrecken Sie ob dieser Ziffer nicht. Dieselbe wird sich sofort vermindern. Der Bundesrat hat nämlich die Reflexion walten lassen, dass bei diesen grossen Ergänzungsbauten nicht nur die Befriedigung des gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisses ins Auge zu fassen ist, sondern dass man damit auf eine längere Dauer Fürsorge zu treffen habe, d. h. dass diese Erweiterungen in einem Masse gemacht werden müssen, das erst zur Zeit, da der Bund Besitzer der Bahnen sein werde, zum Bedürfnis werde. Für dieses Plus hat der Bund aufzukommen. Nach den Schätzungen, die wir haben vornehmen lassen, würde der Bund eine Summe von Fr. 42,700,000 auf eigene Rechnung zu übernehmen haben. Es bleiben daher noch 102 Millionen zu Lasten der Bahnen. Nun erinnere ich noch einmal daran, dass die N. O. B. und die J. S. auf Grund der Anlagekosten erworben werden und dass daher bei diesen Bahnen die vorzunehmenden Ergänzungsbauten vom Bunde bezahlt werden müssen, da der Wert derselben ein Bestandteil des Anlagekapitals sein wird. Es bleibt daher für Ergänzungsbauten nur von den drei anderen Bahnen eine Entschädigung zu fordern. Der Wert derselben beträgt 47 Millionen. Der Gesamtbetrag von 144 Millionen reduziert sich also gegenüber den drei Bahnen, die hiefür haftbar werden, auf 47 Millionen.

Das sind die beiden Faktoren, über welche wahrscheinlich Streit entstehen wird. Doch wird sich derselbe sehr vereinfachen. Nach dem Rechnungsgesetz hat der Bundesrat die Grundsätze festzulegen, nach welchen die Ausrechnung der Kaufwerte stattzufinden hat. Wir haben diese Grundsätze bereits formuliert und den Bahnen mitgeteilt. Die weitem konferenziellen Verhandlungen hierüber sind dermalen nicht weiter geführt worden. Wenn wir nicht einig werden, so hat der Bundesrat die Grundsätze festzulegen und den Bahnen steht hiegegen das Rekursrecht an das Bundesgericht zu. Sind die grundsätzlichen Entscheide einmal vorhanden, so wird sich die weitere Liquidation, die

Ausrechnung der Werte in Zahlen, jedenfalls ohne richterliche Intervention vollziehen.

Es ist noch ein Punkt zu berühren, der für die Aktionäre von bedeutendem Belang ist, der uns aber nicht berührt. Es ist Ihnen bekannt, dass die Bahnen Kurs- und Emissionsverluste in die Bilanzen eingestellt haben. Im Rechnungsgesetz von 1883 ist die Eliminierung dieser Non-valeurs vorgeschrieben worden und im Jahre 1884 hat unter der Leitung des Eisenbahndepartements die Bilanzenbereinigung bei allen fünf Hauptbahnen stattgefunden. Die Summe der Non-valeurs ist für alle Bahnen festgestellt worden. Dieselbe betrug zusammen circa 120 Millionen. Richtigerweise hätten diese Non-Valeurs sofort beseitigt werden sollen, aber es ist den Bahnen vom Bundesrate bewilligt worden, dieselben innert Fristen von 20 und 25 Jahren zu amortisieren. Diese Non-valeurs haben sich seit dem Jahre 1884 weiter vermehrt und betragen auf Ende 1895 laut Beilage VI der Botschaft Fr. 156,600,000. Amortisiert sind Fr. 81,780,000, so dass — auf Ende 1895 berechnet — noch Fr. 74,890,000 zu amortisieren sind. Diese Kursverluste figurieren in den Aktiven der Bahngesellschaften. Sie müssen getilgt werden und wenn sie beim Uebergang der Bahnen an den Bund nicht getilgt sind, fallen diese fiktiven Werte dahin, d. h. das Guthaben der Gesellschaften hat sich um diesen Betrag vermindert. Diese Frage berührt uns nicht; sie ist eine interne Angelegenheit der Gesellschaften. Aber sie muss in Betracht gezogen werden, um die vielen Bemängelungen, welche von Zeit zu Zeit, früher mehr als jetzt, unsern Berechnungen gegenüber vernehmbar geworden sind, zu würdigen.

Im ganzen habe ich also die Meinung, dass bei richtiger Erfassung der Dinge die Differenzen in der Wertung der Bahnen — das ist unsere Sache, nicht die Wertung der Aktien — nicht gross sind und dass deshalb sich niemand zu beunruhigen hat. Wenn bei der Liquidation der Gesellschaften die Aktienansprüche nicht so hoch sein werden, wie vielfach erwartet wird, so tragen nicht wir die Schuld. Merkwürdigerweise hat nämlich in den interessierten Kreisen die Meinung Verbreitung gefunden, dass der Bund bei dem Kauf der Bahnen die 74 Millionen Verluste aus allen Zeiten zu decken habe. Darüber, ob diese Behauptung begründet sei, ist gewiss nicht lange zu streiten. Aus den gleichen interessierten Kreisen, namentlich der Schweiz, ist auch fort und fort die Meinung verbreitet worden, der Bund habe, wenn er nach den Grundsätzen des Rechts und der Billigkeit sich mit den Bahngesellschaften abfinden wolle, den Preis zu bezahlen, der gleich ist dem Börsenkurse, den die Aktien zur Zeit des Ueberganges der Bahnen an den Bund haben werden. Wir setzen dem gegenüber, dass die Konzessionen andere Normen aufstellen. Wir wollen die Konzessionen festhalten, und nach den Normen, welche die Bundesgesetzgebung auf Grund derselben festgestellt hat, handeln.

Ich muss mich noch mit einigen Worten über die Tarifffrage auslassen. Von mehr als einer Seite ist gestern bemerkt worden, die Darlegungen der Botschaft über die künftige Gestaltung des Tarifwesens seien zum Teil sehr mager ausgefallen, jedenfalls sei darin kein grosser Fortschritt gegenüber der heutigen Sachlage zu verzeichnen und zudem sei alles ins Ungewisse gestellt. Ich kann diese Behauptungen nicht unerwidert lassen.

Dem Departement war bei dem Studium über die Vorlagen für den Rückkauf alsbald zur Klarheit geworden, dass die Regulierung der Tarife, die Aufschlusserteilung über die künftige Gestaltung der Tarife eine wichtige Frage in der Rückkaufsangelegenheit sein werde. Denn ein grosser Teil des Volkes wird weniger nach konstitutionellen Verhältnissen und andern rechtlichen Beziehungen fragen, als vielmehr darnach, ob man billig fahren und billig Güter befördern könne. Wenn da nicht eine gewisse befriedigende Auskunft erteilt werden kann, so hat die Neuerung für einen grossen Teil des Volkes geringen Wert. Ich habe mich damals an einen angesehenen Sachverständigen gewandt und folgende Fragen an ihn gestellt: 1. Welche Aenderungen sind für den Fall der Verstaatlichung der J. S., S. C. B., N. O. B. und V. S. B. von deren Tarifen in Aussicht zu nehmen, um die unerlässliche Einheitlichkeit der Tarife auf dem verstaatlichten Netze herbeizuführen? 2. Welche Tarifänderungen erscheinen hiefür bei gleichzeitiger Einbeziehung der Gotthardbahn in die Verstaatlichung für notwendig? 3. Welche Rückwirkung hätten die vorgeschlagenen Tarifänderungen auf die bisherigen Betriebseinnahmen der verstaatlichten Bahnen und in wie weit lässt sich eine Ausgleichung der voraussichtlichen Mindereinnahmen durch die Verkehrsvermehrung erwarten? 4. Welche weitem Tarifänderungen kommen im Falle der Eisenbahnverstaatlichung in Frage mit Rücksicht auf die erhöhten Ansprüche, welche vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus an die Staatsbahnen gestellt werden und auf die in schweizerischen Verkehrskreisen bereits geäusserten Wünsche? Herr Dr. Escher hat nach Prüfung eines weitschichtigen Materials das Gutachten abgegeben, in dessen Besitze Sie sind. Ich muss mir erlauben, in einigen kurzen Sätzen die Resultate dieses Befundes vorzuführen. Zunächst ist die Vereinheitlichung der Tarife auf den schweizerischen Hauptbahnen ein Bedürfnis gegenüber dem heutigen Zustand, wo jede Gesellschaft für den Personen- und Güterverkehr ihre besondern, zum Teil sehr weit auseinanderliegenden Tarife hat. Hand in Hand mit der Vereinheitlichung wird eine Reduktion der Tarife verlangt, und zwar in der Weise, dass sowohl im Personen- als im Güterverkehr die gegenwärtig geltenden niedrigsten Taxen für das ganze Staatsbahnnetz gültig erklärt werden. Das hat zur Folge, dass im Personenverkehr (Normaltarif) für die einfache Fahrt die Taxen der N. O. B. und für die Retourfahrt diejenigen der S. C. B. für das ganze Netz als gültig erklärt werden und dass beim Güterverkehr die Streckentaxen der N. O. B. und die Expeditionsgebühren der J. S., als die billigsten, verallgemeinert werden. Hieraus würde sich auf Grund der letzten Eisenbahnstatistik von 1895 im Personenverkehr eine Mindereinnahme von Franken 3,073,000 und im Güterverkehr eine solche von Fr. 1,600,000, also von zusammen  $4\frac{1}{2}$  Millionen ergeben. Das macht etwas mehr als 11 Proz. der ungefähr 40 Millionen Einnahmen der fünf Hauptbahnen. Das Publikum würde also unter dem neuen Regime in einem Jahre  $4\frac{1}{2}$  Millionen an Transporttaxen ersparen. Dies erachtet unser Experte als zulässig, warnt aber davor, im gleichen Augenblick weiter zu gehen. Er betrachtet diese Reduktion für dormalen als die äusserste zulässige Grenze. Herr Dr. Escher hat weiter festgestellt, dass die Ausgleichung

dieses Ausfalles in der Betriebsrechnung innert 3—5 Jahren stattfinden werde. Dass eine solche Ausgleichung in rascherer Zeit eintreten werde, dafür haben wir aus der neuesten Zeit ein sehr sprechendes Beispiel. Ich erinnere Sie daran, dass die S. C. B. die Retourtaxen auf 1. Januar 1896 um ein sehr beträchtliches, bis auf 40 Proz. der doppelten einfachen Taxe, heruntergesetzt hat. Die Verwaltung der S. C. B. hat bei der damaligen Vorlage festgestellt, dass der Ausfall im ersten Jahre Fr. 300,000 betragen, aber dass dieser Ausfall in wenigstens drei Jahren durch den vermehrten Verkehr wieder ausgeglichen sein werde. Nun ergibt sich aus dem Geschäftsbericht der S. C. B. für das Jahr 1896, dass die Ausgleichung viel rascher stattfindet. Ich entnehme diesem Geschäftsbericht der Direktion der S. C. B. folgenden Satz: «Fassen wir das Gesagte zusammen, so werden wir wohl nicht sehr fehlgehen, wenn wir annehmen, dass die Taxenreduktion statt der bei gleichbleibendem Verkehr auf Fr. 300,000 veranschlagten Einbusse, in Wirklichkeit eine solche von nur etwa Fr. 100,000 zur Folge gehabt hat, welche schliesslich durch Zunahme auf andern Billetkategorien auf die unbedeutende Mindereinnahme von Fr. 22,000 reduziert worden ist.» Also im gleichen Jahre, da die Reduktion der Retourtaxen zur Geltung gebracht worden ist, hat sich die Personenfrequenz in einem Masse vermehrt, dass die Einbusse sozusagen aufgehoben worden ist. Das ist ein frappantes Beispiel für die Richtigkeit des übrigens überall als gültig erklärten Erfahrungssatzes, dass die Herabminderung der Transporttaxen die Vermehrung des Verkehrs nach sich ziehe und zwar in einem Masse, dass die Verminderung der Einnahmen alsbald dadurch aufgehoben werde. Wenn Herr Dr. Escher also annimmt, dass wir in 3—5 Jahren die Einbusse von  $4\frac{1}{2}$  Millionen eingebracht haben werden, so ist die Berechnung wohl nur zu vorsichtig und wir dürfen annehmen, dass die Ausgleichung in einem noch frühern Zeitpunkt stattfinden werde.

Herr Dr. Escher weist dann darauf hin, dass es natürlich bei diesen einfachen Verbesserungen:—Vereinheitlichung und etwelche Reduktion der Tarife—sein Verbleiben nicht haben könne. Er macht darauf aufmerksam, dass die schweizerischen Eisenbahntarife längst einer gründlichen Reform bedürftig gewesen wären. Er weist aber auch darauf hin, dass es nicht möglich ist, bei den widerstreitenden Interessen der mehreren Gesellschaften eine Einheit und noch weniger eine Reduktion der Tarife herbeizuführen. Herr Dr. Escher hat angeführt, dass bei einem vergrösserten Netze die Einführung des Zonentarifs für den Personenverkehr und des Staffeltarifs für den Güterverkehr angezeigt wäre. Namentlich auf den letztern als den wirklich realisierbaren Vorschlag macht er mit allem Nachdruck aufmerksam. Er bemerkt, dass eine allerdings nicht bedeutende, aber nennenswerte Verbesserung auch darin gefunden werden könnte, dass nicht per km, sondern nach Distanzen von 1—5 und 5—10 km gerechnet würde, sodass, was sich in diesen Grenzen bewegt, mit der gleichen Taxe belegt würde. Es ist von Herrn Dr. Escher darauf hingewiesen worden, dass hier Reformen angestrebt werden sollten, namentlich in der Richtung, dass die wirtschaftlichen Interessen unseres eigenen Landes mehr Berücksichtigung finden. Wir haben Tarife, welche den wirtschaft-

lichen Bedürfnissen zum Teil Rechnung tragen, aber im grossen und ganzen fehlt es an Verständnis oder vielmehr an gutem Willen, sich unsern wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen. Es ist in diesem Saale schon oft darauf hingewiesen worden — ich erinnere Sie nur an das Postulat des Herrn Fonjallaz — und wir haben immer die Wahrnehmung zu machen, dass auf den Austausch unserer Rohprodukte und unserer industriellen Produkte im Lande selbst viel zu wenig Gewicht gelegt wird. Wir bezahlen für die Produkte, die aus dem Ausland zu uns hereinkommen kleinere Taxen, als für die gleichen Produkte, die in unserm eigenen Lande herumgeführt werden. Diesen Verhältnissen wird man nicht beikommen und hier keine Abhilfe schaffen können, solange die Privatgesellschaften gebieten. Dies ist nur beim staatlichen Betriebe möglich, der aber nicht darauf ausgeht, nur Gewinn zu erzielen, sondern der sich zu einer Hauptaufgabe macht, die volkswirtschaftlichen Interessen des Landes zu fördern.

Die Herren Kuntschen und Théraulaz haben einen Antrag eingebracht, nach welchem im Gesetz die Anwendbarkeit der niedrigsten Tarife fixiert werden soll. Ich habe mich bereits im Ständerat hiegegen ausgesprochen und werde fortan Widerspruch dagegen erheben. Ich thue es nicht deshalb, weil der Bundesrat irgendwie die Meinung hätte, dass man diesen Weg nicht betreten und die Reduktion der Tarife und zwar zunächst auf dem Satze der bestehenden niedrigsten Tarife, nicht vornehmen sollte. Allein wir haben hier nicht ein Tarifgesetz, sondern ein Rückkaufgesetz zu machen und in diesem Gesetz haben wir einen Artikel aufgenommen, der bestimmt, dass über die Grundsätze des Tarifwesens ein besonderes Gesetz zu erlassen sei. Die Tarifreduktion aus einer ganzen Summe von zusammenhängenden Fragen herauszugreifen und einzeln zu behandeln, ist nicht thunlich. Wenn wir zu einer Tarifreform schreiten wollen, müssen wir zunächst Sachverständige konsultieren — denn die Tariffragen sind nicht jedem geläufig — es müssen ganz genaue Untersuchungen angestellt und die Reform muss so umfassend als nur denkbar angestrebt werden. Deshalb halte ich es nicht für thunlich, etwas herauszureissen, um so weniger, weil leicht daraus gefolgert werden könnte, und vielleicht auch gefolgert würde, dass man Tarifreformen versprochen habe, sich aber mit dem kleinen Sätzlein begnüge, dass die niedrigsten Tarife der gegenwärtigen Zeit zur Anwendung kommen sollen. Wir wollen alle solchen Reflexionen fernhalten.

Ich muss mir gestatten, noch auf die Amortisation zurückzukommen. Es lohnt sich wohl, hierüber zu sprechen. Denn gewiss ist die Amortisation der Kernpunkt der ganzen Reform. Wenn die Amortisation gelingt, so ist an und für sich ein grosses Werk geschaffen, ganz abgesehen von allen andern Vorteilen, welche mit der Verstaatlichung noch erzielt werden sollen. Von Herrn Schobinger ist gesagt worden, es sei zu bezweifeln, dass die Amortisation in den umliegenden Ländern sich in der Zeit bis zum Ablauf der Konzessionen vollziehe. Man habe keine Sicherheit dafür. Ich will mich hierüber nicht ins Detail einlassen, stelle aber doch neuerdings die Thatsache fest, dass in Frankreich im Jahre 1957 alle Konzessionen auslaufen und dass dannzumal der feste Bestand der Bahnen unentgelt-

lich an den Staat übergehen wird. Vorbehalten ist das Rollmaterial welches vom Staate ausgelöst werden muss. Das ist rechtens in Frankreich. Wenn man die Meinung hat, es werde doch nicht so kommen, so will ich jedem die Meinung lassen. Aber es ist doch angezeigt, dass der Gesetzgeber unseres Landes diese Thatsache vor Augen halte und würdige. Wenn dem aber auch nicht so wäre, wenn in den umliegenden Ländern nicht amortisiert würde, so halte ich es dennoch für ein Gebot einer guten Wirtschaft in unserm Lande, dass wir darauf bedacht seien, unser vornehmstes Transportmittel von Hunderten von Millionen zu befreien. Das ist eine eminent wirtschaftliche Frage, und wenn es uns gelingt, dieselbe so oder anders zu lösen, so werden wir unserm Lande und der Thätigkeit unseres Volkes bleibende Dienste leisten. Ich fordere daher die Amortisation unserer Eisenbahnschuld abgesehen von den Verhältnissen im Auslande.

Wie steht es gegenwärtig mit der Amortisation? Sämtliche fünf Hauptbahnen haben Amortisationspläne. Alle Bahngesellschaften, mit Ausnahme der N.O.B., amortisieren. Die N.O.B. hat den schönsten Amortisationsplan, aber hat noch nie amortisiert. (Heiterkeit.) Die andern Bahnen amortisieren, aber wie? Im gleichen Momente, da amortisiert wird, wird eine gleich grosse oder noch grössere Quote durch ein neues Anleihen den alten Schulden beigefügt. (Heiterkeit.) Es ist also eine Amortisation, die als eine Schuldenvermehrung bezeichnet werden muss. Thatsächlich vermehrt sich die konsolidierte Schuld unserer fünf Hauptbahnen. Sie beträgt jetzt, wie ich glaube, 631 Millionen. Wenn die Wirtschaft bis zum Jahre 1957 so fortgeht, so können Sie sich ungefähr vorstellen, welches dannzumal der Schuldenstand unserer fünf Hauptbahnen sein wird. Wir wollen nun amortisieren. Wir haben uns vorgesetzt, aus den Erträgen der Bahnen zu amortisieren, und wir haben den Nachweis geleistet — mir ist wenigstens kein Gegenbeweis bekannt — dass es möglich ist, so zu amortisieren, wie wir es vorschlagen, dass in 60 Jahren die Schulden auf dem festen Bestand des Hauptbahnnetzes vollständig getilgt sein werden.

Woher die Mittel nehmen? Meine Herren, wir haben Mittel zur Verfügung. Wir werden das Geld für den Ankauf der Bahnen bekommen zu  $3\frac{1}{2}$  Proz. Darüber sind alle Sachverständigen, die wir befragten, einer Meinung. Ja es besteht die Meinung, dass wenn der Bund einen tieferen Zinssatz annehmen will, z. B.  $3\frac{1}{4}$  Proz., auch dann das Geld erhältlich sein wird. Die gegenwärtigen konsolidierten grossen Anleihen der grossen Bahngesellschaften sind zu 4 Proz. verzinslich. Wir würden also gegenüber den Bahnen  $\frac{1}{2}$  Proz. ersparen. Nun wollen wir nicht grosse Dividenden erzielen; es genügt uns eine Verzinsung und eine Amortisationsquote. Letztere beträgt auf Grund des entworfenen Amortisationsplanes  $\frac{2}{5}$  bis  $\frac{3}{5}$  Proz., also ziemlich genau  $\frac{1}{2}$  Proz. Wenn wir also jährlich 4 Proz. aufbringen, so haben wir die Verzinsung und die Amortisationsquote.

Nun wissen Sie, dass die Bahnen einen weit grössern Ertrag geben. Nicht immer war es so. Aber in den letzten Jahren, und zwar immer successive, sind die Betriebserträge der Bahnen namhaft grösser geworden. Im Jahre 1896 hat die J. S. die



**Prioritätsaktien** mit  $4\frac{1}{2}$  Proz. und die **Stammaktien** mit 4 Proz. verzinnt. Die V.S.B. bezahlen  $4\frac{1}{4}$  Proz. für die **Prioritätsaktien** und  $3\frac{1}{2}$  Proz. für die **Stammaktien**. Die N. O. B. bezahlte 6 Proz., die G. B. 6,8 Proz. und die S. C. B. 7 Proz. Wenn wir dieses, allerdings günstige Betriebsjahr als Norm für künftige Betriebsjahre der Bundesbahnverwaltung ansehen dürfen, so wären die Ueberschüsse über 4 Proz. ja sehr beträchtlich. Ich wiederhole dabei, dass die Amortisation schon abgezogen ist, wenn ich von 4 Proz. spreche. Dass bei dieser Konstellation die Amortisation, wie sie entworfen ist, kein Phantasiegebilde ist, sondern sich auf reelle Faktoren gründet, soweit überhaupt solche für die Zukunft konstruiert werden können, das, glaube ich, sei damit dargethan.

Nun haben die Herren Théraulaz und Gobat ein anderes Amortisationsverfahren vorgeschlagen. Beide sind der Meinung, wenn der Rückkauf nicht erfolge, so könne doch amortisiert werden. Allerdings weichen die Vorschläge ziemlich von einander ab. Herr Théraulaz hat, wenn ich richtig verstanden habe, auf eine Berechnung Bezug genommen, nach welcher der Bund bis zum Jahre 1957 den Bahnen jährlich 4 Millionen als Amortisation zu bezahlen hätte, wogegen er dann im Jahre 1957 die Bahnen frei bekäme. Nun denke ich nicht, dass die Räte und ebensowenig das Volk dazu gelangen, die Schulden der Eisenbahngesellschaften, welche noch bis 1957 im Besitz der Bahnen bleiben, zu bezahlen.

Und Herr Gobat sagt uns: Ganz leicht zu machen; wenn der Rückkauf verworfen wird, so machen wir ein Gesetz, nach welchem die Gesellschaften bis 1957 sich völlig liberieren müssen, und dann übernehmen wir die von Schulden befreiten Bahnen. Herr Gobat hat nicht beachtet, dass diesfalls die Konzessionen verbindlich sind. Im Jahre 1957 werden wir keine Bahn unentgeltlich bekommen, sondern wir werden sie uns erst um sehr teuren Preis beschaffen können. Die J. S. kann von 1948 an bis zum Erlöschen der Konzession nur zum  $17\frac{1}{2}$ fachen Reinertrag erworben werden. Für die Gotthardbahn muss diejenige Summe bezahlt werden, welche die Erstellung und der Betrieb der Bahn in jenem Zeitpunkt kosten würde. Ähnlich lauten die Bestimmungen für die andern Hauptbahnen. Für die N. O. B. muss, glaube ich, der  $20\frac{1}{2}$ fache Reinertrag bezahlt werden. Nun wollen wir uns doch vergegenwärtigen, dass 1957 der 20fache Reinertrag eine viel höhere Summe ausweisen wird, als heute der 25fache Reinertrag. Wir könnten also zwar, wenn man von allen andern Rücksichten Umgang nehmen wollte, ein Gesetz erlassen, nach welchem die Bahnen verhalten werden, sich während der Konzessionsdauer von den Schulden zu liberieren; allein damit ist uns nicht geholfen; denn s. Z. müssen wir eben die Bahnen bezahlen und zwar zum vollen Wert. Eine solche Amortisation hätte also für uns einen geringen Wert.

Eleiben wir also bei der Natur der Sache und ergreifen wir die Lösung, wonach der Staat die Bahnen erwirbt auf Grund der Konzessionen, und dann sofort an die Tilgung der Schulden geht.

Meine Herren! Ich habe bemerkt, die Diskussion habe sich etwas verändert, indem die Redner sich besonders bei der Frage über die Organisation der Bundesbahnen aufhielten, während alle andern, sehr bedeutenden materiellen Fragen etwas in den Hinter-

grund gedrängt wurden. Ich war vom Anfang an der Meinung, dass die Organisationsfrage von sekundärer Bedeutung sei. Man kann die Organisation so oder anders treffen, sie kann beide male gut sein. Die Hauptsache ist, wie von einem andern Redner erklärt worden ist, dass man für die Verwaltung die richtigen Leute findet. Ich habe daher auch nicht gezaudert, als man unsern Entwurf, den ich auch jetzt noch vom Betriebs- und Verwaltungsstandpunkt aus als den besten betrachte, kritisierte, von demselben abzugehen und gewissen andern zur Geltung gebrachten Wünschen Rechnung zu tragen, in welchen ich den Ausdruck eines Gedankens erblicke, der in vielen Volksschichten existiert. Es ist ja zwar wahr, dass es sich dermalen nicht um eine Teilung bestehender Gewalten zwischen dem Bunde und den Kantonen handelt, sondern es entsteht die Frage: Soll eine Verwaltung, die bis jetzt von Aktiengesellschaften besorgt worden ist, auf den Bund übergehen? Allein ich lasse dem Gedanken Raum, dass bei dieser andern Gestaltung der Dinge kantonale Interessen wirklicher oder vermeintlicher Art, ihren Platz haben. Ich hatte in frühern Stadien auch die Meinung, die im Antrag Dinkelmann zum Ausdruck gekommen ist, von der Verwaltung gar nichts zu sagen; denn es war vorauszusehen, dass da verschiedene Rivalitäten entstehen werden. Allein ich musste mir doch bald sagen: Das ist auch eine wichtige Studie für die Rückkauffrage; man will wissen, wie die Verwaltung etabliert werden wird, giebt sie Gewähr für eine tüchtige Leitung? etc. etc. Daher wurde ein besonderes Organisationsstatut ausgearbeitet, und erst im letzten Moment wurden die beiden Elaborate in einen Gesetzesentwurf zusammengefasst. Nun glaube ich, man muss hier Rücksichten walten lassen in ziemlich weitgehendem Masse, nämlich so weit, dass nicht die Sache selbst Schaden leidet. Wo in dieser Beziehung die Grenze durchgeht, das ist schwierig zu sagen. Ich glaube — und ich nehme diese Stellung auch bei der Detailberatung ein — der Ständerat habe ungefähr die richtige Grenze gezogen. Er hat die Mitwirkung der Kantone bei der Verwaltung zugelassen; dieselben haben jederzeit Einblick in die Verwaltung, können den Gang derselben kontrollieren und ihre Anbringen am richtigen Ort geltend machen. Das ist eine kräftige und ich glaube auch eine nicht unnütze Einwirkung der Kantone. Daneben müssen wir aber doch im Auge behalten, dass die Bahnen im Besitz des Bundes sein werden, dass daher die Verwaltung derselben eine Bundesverwaltung sein muss, dass die Verantwortlichkeit über die Verwaltung und den Betrieb bei den Bundesbehörden steht und dass daher auch die Leitung des Geschäftes in der Hand des Bundes liegen muss. Wenn anderes postuliert wird — und es ist geschehen in den Anträgen Curti-Schobinger (Deplazierung der Verwaltung in die Hände der Kantone), so fordere ich, dass die Kantone für den Gang der Verwaltung verantwortlich seien. Allein das wird niemand konvenieren und das werden die Antragsteller selbst am wenigsten anstreben. Ich sage: die Uebernahme der Verwaltung und die Uebernahme der Verantwortlichkeit muss Hand in Hand gehen; es ist nicht denkbar, dass man eine Trennung eintreten lässt.

Meine Herren! Ich möchte an dieser Stelle doch denjenigen, welche vom föderalen Standpunkt aus weitere Bestrebungen geltend machen wollen, in

Erinnerung rufen, dass ein stark decentralisierendes Element in dem Satze gegeben ist, dass die Bundesfinanz von der Finanz der Bundesbahnverwaltung getrennt sein soll, dass die Bundesbahnverwaltung eine Finanzverwaltung für sich führt und dass die finanziellen Ergebnisse der Bundesverwaltung niemals in die Staatskasse fliessen dürfen, sondern für das Land verwendet werden müssen. Ein weiteres decentralisierendes Element liegt in der Bestimmung, dass eine besondere Bundesbahnverwaltung organisiert wird. Darin sollte, glaube ich, das Bestreben erkannt werden, die künftige Bundesbahnverwaltung von der gegenwärtigen Bundesverwaltung unabhängig zu machen. Bei der Detailberatung werden wir hierüber noch weiter zu sprechen haben.

Ich muss noch auf eine Aeusserung des Herrn Schobinger zurückkommen, der — Herr Köchlin hat heute den gleichen Gedanken ausgesprochen — vom Gang dieses Rückkaufgeschäftes nicht befriedigt ist. Es ist ihm zu plötzlich gekommen, man habe nicht genügend Zeit gehabt, sich zu orientieren und die Sache zu studieren. Anders, sagt Herr Schobinger, war es in Preussen; dort gelangte man nach und nach, Stück für Stück zur Verstaatlichung, und so sollte man es auch bei uns machen. Meine Herren, wir können es nicht machen, wie wir wollen. Wir haben 15jährige Termine und einer derselben ist nun unmittelbar bevorstehend. Wir können also nicht erst eine Trennung dieser zu verstaatlichenden Bahnnetze vornehmen. Aber auch sonst ist dieser Einwand nicht vielsagend. Erstens handelt es sich in Preussen um ein Staatsbahnnetz von etwa 40,000 km, während wir ein Staatsbahnnetz von 2700 km schaffen, bestehend aus 5 Bahnen, von welchen die eine 240 und eine andere 260 km aufweist. Eine solche Operation Stück für Stück zu vollziehen, wäre eine Arbeit, die sich nicht lohnen würde. Der Staatsbahnbetrieb wird erst dann segensreich sein, wenn er sich auf ein grösseres Gebiet, auf den gesamten grossen Verkehr unseres Landes erstrecken kann. Das Nähere hierüber haben wir in der Botschaft ausgeführt. Nun sage ich aber: Wir haben ja nichts überhastet. Im Jahre 1891 wurde die Motion gestellt. Vor 1891 kam man überhaupt nicht dazu, weil man damals mit der Einzelerwerbung der Centralbahn beschäftigt war. Erst nach dem Volksentscheid trat die Frage an uns heran: sollen wir nicht den gesamten Rückkauf anstreben? Von jenem Moment an haben die Studien begonnen, und sie sind nicht etwa nur im Kämmerlein des Departements gemacht worden, sondern unter Mitwirkung einer sehr zahlreichen Expertenkommission, in welcher Herr Schobinger mitgewirkt hat. Die Vorlage liegt auch, nachdem sie eine zweite Expertise durchgemacht hat, schon ziemlich lange vor den Räten. Ich glaube daher nicht, dass man heute sagen kann, bei mehr Zeit wäre man besser orientiert. Wer sich orientieren wollte, dem war die Gelegenheit gegeben. Ich kann deshalb diese Exkursion des Herrn Schobinger nicht als zutreffend ansehen.

Die Herren Kuntschen und Théraulaz haben Bezug genommen auf die Verhältnisse des Simplontunnels. Herr Kuntschen hat den Ausspruch gethan: der Simplonartikel (Art. 47) ist ungenügend gefasst; er giebt uns keine Gewissheit; wir müssen vom Bundesrat viel verbindlichere Erklärungen verlangen. Es wundert mich, vom Vertreter des Wallis dieses

Wort zu hören. Der Simplonartikel ist im Ständerat von den Vertretern des Kantons Waadt eingebracht worden und die Vertreter des Kantons Wallis im Ständerate haben ihre Zustimmung gegeben. Sie erklärten: wir wollen Gewissheit darüber haben, dass wenn der Bund die J. S. erwirbt, er auch die Verpflichtung derselben hinsichtlich des Simplon übernimmt. Diesen Satz wollten die Waadtländer im Gesetze festgenagelt wissen. Nun kommt Herr Kuntschen und sagt: das genügt uns nicht, m. a. W., was der Bundesrat versprochen hat, könnte doch schliesslich nicht zum Ziele führen. Meine Herren, der Vertreter des Kantons Wallis sollte wissen, dass der Bundesrat in allen Phasen, die das Simplontunnelgeschäft durchgemacht hat, nichts unterliess, was zur Förderung des Hauptzweckes beitragen konnte. Wir haben nicht nur mitgewirkt neben der Direktion der J. S., sondern haben selbst auch die Initiative ergriffen und sind bereit, es auch fortan zu thun, und wenn das Geschäft heute seiner Reife etwas mehr entgegengebracht ist, so glaube ich, eines der Verdienste in dieser Beziehung dem Bundesrate zuweisen zu dürfen. Das weiss die Vertretung des Wallis und es war daher die etwas mit Misstrauen verquickte Bemerkung nicht wohl angebracht.

Herr Théraulaz hat ungefähr auf dem nämlichen Boden ausgeführt, man sei mit allen Vorbereitungen fertig, der Bau könne begonnen werden. Wenn die Verstaatlichung nicht kommt, sagte Herr Théraulaz, so sind wir sicher, dass der Tunnel gebaut wird; ob er aber auch gebaut wird, wenn der Staat Eigentümer des Jurabahnnetzes ist, ist in Frage zu stellen. Hierzu eine kurze Berichtigung! Leider ist das Geschäft noch nicht so weit gediehen, wie Herr Théraulaz sagt, d. h. fertig bis zum Beginn des Baues. Allerdings hat der Bundesrat nichts unterlassen, was in seiner Pflicht lag, und die Jura-Simplondirektion auch nicht. Aber Herr Théraulaz muss wissen, dass an der eingetretenen Verzögerung einige Kantone die Schuld tragen, indem sie mit Erklärungen im Rückstand sind, die wir längst erwartet haben. Der Simplon wird gebaut werden, wenn der Rückkauf nicht stattfindet. Aber eben so fest ist mein Glaube, dass die Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn kein Hindernis für diesen Bau sein wird, sondern ganz unzweifelhaft eine kräftige Förderung desselben. Es wäre doch eine seltsame Bundeseisenbahnpolitik, wenn wir vor dem Simplon stillstehen wollten, nachdem nun die technischen Vorarbeiten vollendet sind, auch die Finanzierung zu einem grossen Teile durchgeführt ist und der Bund seit Jahren sich anheischig machte, finanziell mitzuwirken. Der Simplon wird also gebaut mit oder ohne Rückkauf, dessen sind wir sicher. Wir wollen nur hoffen, dass unter harmonischem Zusammenwirken aller Interessierten — der Kantone, der Direktion der J. S. und des Bundesrates — das Geschäft gefördert und recht bald zu einem endlichen guten Gedeihen geführt werde.

Herr Cérésole hat Ihnen heute eine sachgemässe und beruhigende Auskunft über die Verhältnisse des Gotthardunternehmens gegeben. Man hat in rückkaufgegnerischen Kreisen nicht unterlassen, hervorzuheben, dass uns im Falle der Verstaatlichung internationale Verwicklungen drohen. Meine Herren, es giebt keine internationale Verwicklungen! Es ist alles glatt und eben und ist nie anders gewesen,

und selbst die Versuche, die Sache in Berlin anders zu gestalten, sind nicht mit Erfolg gekrönt worden. Mit dem Gotthard verhält es sich so. Die beiden fremden Subventionstaaten stehen hierüber mit der Schweiz in einem Staatsvertrag. Sie haben gewisse Ansprüche auf die Rendite. Wenn die Gotthardbahn mehr als 7 Proz. Zins abwirft, so partizipieren sie am Ueberschuss. Es ist ihnen ferner freiwillig vom Bundesrate eine Vertretung in der Gesellschaft eingeräumt worden. Sie besitzen weiter das Recht, auf eine Taxreduktion zu dringen, sobald die Rendite über 8 Proz. geht — kurz, es sind im Staatsvertrag verschiedene Ansprüche niedergelegt. Von diesen Ansprüchen ist mit Rücksicht auf die Verstaatlichung nur einer von Relevanz, die Frage nämlich: wie wird es sich verhalten, wenn die Gotthardbahn verstaatlicht ist, mit dem Ansprüche Deutschlands und Italiens auf eventuelle Zinserträge? Darüber haben wir uns sofort orientiert, und es bestand nie ein Zweifel darüber. Wir sind durch diesen Staatsvertrag als Nachfolger der Gotthardbahn gebunden, gerade so wie diese selbst. Wir werden deshalb bei der Gotthardbahn auszumitteln haben, ob der Ertrag 7 oder mehr Prozent beträgt, mit andern Worten, wir werden für die Gotthardbahn eine gesonderte Betriebsrechnung führen und, wenn die Ansprüche sachlich begründet sind, die Auszahlung vornehmen müssen. Eine zweite Lösung, an die wir auch gedacht haben, wäre die, dass wir durch einen neuen Staatsvertrag mit Deutschland und Italien die Ansprüche dieser beiden Staaten loskaufen. Als von Deutschland und Italien nach Ausreifung unserer Rückkaufsvorlage Anfragen gestellt wurden, wie das Verhältnis ihnen gegenüber sich machen werde, hat der Bundesrat nicht gesäumt, Erklärungen abzugeben und zwar in dem Sinne, wie ich Ihnen eröffnet habe. Es geschah dies im letzten Mai, und ich kann beifügen, dass wir keinen Grund haben, anzunehmen, dass in Berlin oder Rom andere Auffassungen bestehen. Ich kann sogar mehr sagen: ich habe persönliche Gründe, anzunehmen, dass man dort mit dieser Auffassung einverstanden ist. Jedenfalls wollen wir beruhigt sein. Aus dem Gotthardbahnvertrage wird bei Verstaatlichung der Gotthardbahn keinerlei Verwicklung entstehen.

Ich will schliessen und nur noch zusammenfassen, dass nach unserer Auffassung dem künftigen Staatsbahnnetz allerdings grosse Aufgaben gestellt werden. Es soll nicht nur einen technisch möglichst vollkommenen Betrieb führen, sondern denselben auch einrichten auf unsere volkswirtschaftlichen Verhältnisse. Es soll das Staatsbahnnetz mit andern Worten vorzugsweise auch in den Dienst unserer volkswirtschaftlichen Interessen gestellt werden und es soll das Staatsbahnnetz berufen sein, unsere internationalen Beziehungen zu vervollkommen, die Anschlüsse an der Grenze zu verbessern, auf die Gestaltung der Fahrpläne unserer Nachbarländer einzuwirken und durch Vereinbarungen mit den Gesellschaften und Staatsbahnen der Nachbarländer eine Verbesserung in der Zuleitung des Verkehrs nach unserem Lande anzustreben. Dazu wird die Staatsbahnverwaltung befähigt sein, nicht aber die Privatbahnverwaltungen. Letztere beteiligen sich allerdings an den internationalen Konferenzen betr. die Festsetzung der Fahrpläne und andere Zwecke. Allein jede Bahn sorgt dabei für ihre speciellen Interessen, und es kommt nicht selten vor, dass auf

den Konferenzen die Vertreter der schweizerischen Hauptbahnen miteinander im Widerstreit sind, und dass dadurch die allgemeinen Interessen des Schweizerlandes gefördert werden, wird niemand behaupten. Eine Staatsbahnverwaltung mit einem Gesamtnetz von 2700 km wird das Ansehen und die Kraft haben, unsere bahndienstlichen Interessen über unsere Grenze hinaus zu wahren. Das ist auch eine Aufgabe der Staatsbahnverwaltung.

Und was die Nebenbahnen anbetrifft — das ist der letzte Punkt, über welchen ich noch sprechen muss — so hat auch hier, meine ich, die künftige Staatsbahnverwaltung ganz bestimmte und neue Aufgaben zu übernehmen. Das ist ja wahr, dass die Ausdehnung der grossen Linien in unserm Lande nun bald ihr Ende erreicht haben wird. Dagegen ist das Bedürfnis mehr und mehr erwacht nach Erstellung von Kleinbahnen, welche dem Lokalverkehr dienen, die in alle Thäler hineindringen, die grössere Steigungen überwinden, kleinere Kurven beschreiben, kleinere Betriebsausgaben haben, aber dem Lande in Bezug auf den Güteraustausch und den Personenverkehr willkommene Dienste zu leisten im stande sind. Diese Nebenbahnen sind bis jetzt entstanden theils auf die Initiative von Privaten, Gemeinden und Kantonen, bisweilen auch — wir wollen das anerkennen — mit Unterstützung von Hauptbahnunternehmungen. Aber zahlreicher sind die Fälle, wo die Hauptbahnverwaltungen der Ausgestaltung des Nebenbahnnetzes Hindernisse in den Weg legen, nicht nur beim Bau, sondern auch beim Betrieb, und ihnen das Leben sauer, ja unmöglich machen. Wir kennen gerade dormalen ein Verhältnis, wo die Fortexistenz einer Nebenbahn, dank dem nicht sehr freundlichen Wettbewerb der anstossenden Hauptbahn, vielleicht in Frage gestellt wird. Die Stellung der Bundesbahnverwaltung wird eine ganz andere sein. Sie kann nicht Gegner dieser Nebenbahnen sein; denn sie hat nicht dafür zu sorgen, einen möglichst grossen Gewinn einzuheimsen, sondern sie hat als Hauptzweck im Auge zu behalten die Förderung der gemeinsamen wirtschaftlichen Verhältnisse, denen die Neben- und Hauptbahnen dienen. Diese Förderung ist für die Hauptbahnen gar keine schwierige Aufgabe; es braucht nur der gute Wille da zu sein, um durch Bessergestaltung der Anschlüsse, billigere Anschlussbedingungen, Verkehrsteilung und Verkehrszuwendung und auch, wie es in einigen Fällen geschehen ist, durch Uebernahme des Betriebes dem Nebenbahnnetz einen neuen Aufschwung zu geben, abgesehen davon, ob nicht auch eine direkte Beteiligung aus den Reserven des Staatsbahnnetzes beim Bau von Nebenbahnen ins Auge gefasst werden kann. Das soll die Aufgabe der Staatsbahnverwaltung sein, und es ist keine kleine, aber eine sehr verdienstliche Aufgabe.

Meine Herren, wir wollen hoffen, dass der Hauptzweck, den wir im Auge haben, erreicht werde: Neunutzung des nächsten Rückkaufstermines. Benützen wir ihn nicht, so steht er erst in 15 Jahren wieder vor uns; allein in 15 Jahren wird die finanzielle Gestaltung für den Bund eine viel schwierigere sein, als heute und von einer Amortisation der gesamten Schuldenlast bis 1957 ist dann kaum mehr die Rede; sie ist nicht mehr möglich.

Möge in diesen Tagen, da die Entscheidung für eine lange Zukunft fallen wird, ein guter Geist über uns und unserm Lande walten! (Beifall.)

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommissionmehrheit: Der Sprechende, als deutscher Berichterstatter der Kommissionmehrheit, beabsichtigte noch auf einige der gefallenen Voten zu antworten. Allein nach dem einlässlichen Votum des verehrten Herrn Chefs des Eisenbahndepartementes und in der Ueberzeugung, dass die geehrten Herren mir dankbar sein werden, wenn die Diskussion nicht verlängert wird, erkläre ich hiermit, dass ich auf das Wort verzichte, allerdings unter der Voraussetzung, dass andere Herren Kollegen, die beabsichtigt haben sollten, ebenfalls noch das Wort zu ergreifen, gleichfalls auf dasselbe verzichten (Heiterkeit).

**Präsident:** Weitere Redner sind nicht eingeschrieben, und es ist anzunehmen, dass die Diskussion erschöpft ist. Ich erkläre dieselbe als geschlossen.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Dieselbe findet unter Namensaufruf statt. Mit Ja, d. h. für Eintreten, stimmen 112 Mitglieder, nämlich die Herren:

(La votation a lieu à l'appel nominal. Ont répondu oui, c'est-à-dire pour l'entrée en matière, 112 membres, dont les noms suivent):

Abegg, Albertini, Amsler, Bähler, Baldinger, Bangerter, Benziger, Berchtold, Berger, Bolla, Borella, Brosi, Bühler (Bern), Bühler (Graubünden), Bürgi, Buser, Calame-Colin, Camuzzi, Cavat, Cérésole, Chausson-Loup, Comtesse, Cramer-Frey, Curti, Défayes, Degen, Déglon, Dinichert, Dinkelman, Eisenhut, Erismann, Favon, Fazy, Fehr, Fonjallaz, Forrer, Freiburghaus, Gallati, Gaudard, Geilinger, Germann, Gisi, Gobat, Good, Häberlin, Heller, Hess, Hilty, Hirter, Iselin, Iten, Jäger, Jeanhenry, Jenny,

Joos, Joost, Jordan-Martin, Keel, Kern, Kinkelin, Koch, Köchlin, Kündig, Künzli, Kurz, Lüthy, Manzoni, Martin, Meister, Merkle, Meyer, Moser (Bern), Müller, Müri, Neuhaus, Paillard, Pestalozzi, Péteut, von Planta, Rebmann, Risch, Rossel, Ruchti, Rusconi, Schäppi, Scherrer-Füllemann, Schindler, Schobinger, Schubiger, Sonderegger (Heiden), Sonderegger (Herisau), Sonderegger (Appenzell), Sourbeck, Stadler, Staub, Steiger, Steinemann, Steinhauer, Suter, Thélin, Tobler, Ursprung, Vigier, Vincent, Vogelsanger, Wild, Will, Wullschleger, Wunderly, Zimmermann, Zschokke, Zurbuchen.

Mit Nein, d. h. für Nichteintreten, stimmen 21 Mitglieder, nämlich die Herren:

(Ont répondu non, c'est-à-dire pour la non entrée en matière, 21 membres, MM. :)

Bioley, Boiceau, Boinay, Büeler, Decurtins, Erni, Fellmann, Folletête, Glutz, Grand, Kuntschen, Loretan, Ming, Niederberger, Perrig, Schaller, Schmid (Luzern), Schmid (Uri), Schwander, Théraulaz, Wuilleret.

Abwesend sind die Herren (sont absents MM.): Aeby, Ador, Berlinger, Bühlmann, Delarageaz, Hochstrasser, Lagier, Lutz, Moser (Zürich), Nietlisbach, Odier, Pioda, Tissot (13).

Herr Grieshaber, als Präsident, stimmt nicht.

(M. Grieshaber, comme président, ne vote pas.)

Herr Lagier lässt erklären, dass er im Falle der Anwesenheit mit «Ja» gestimmt haben würde. Andererseits erklärt Herr Aeby, er würde im Falle der Anwesenheit mit «Nein» gestimmt haben.

(M. Lagier fait déclarer qu'il aurait voté oui s'il avait été présent à la votation. M. Aeby déclare qu'il aurait voté non.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.

Ici le débat est interrompu.

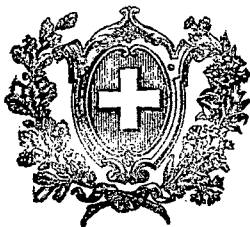


## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.09.1897 - 17:30
Date	
Data	
Seite	917-926
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 818

Amtliches  
stenographisches Bulletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 49

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 27. September 1897, nachmittags 4 Uhr. — Séance du 27 septembre 1897, à 4 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } *Hr. Grieshaber.*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 917 hievor. — Voir page 917 ci-devant.)

Es liegen folgende neue Anträge vor:

**Antrag**  
von Herrn Nationalrat Dinkelmann.  
23. September 1897.

Streichung des Abschnitts II: «Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen» von Art. 12 bis zu Art. 47a des Beschlusses des Ständerates und Aufnahme eines neuen Art. 12 mit folgender Redaktion:

Art. 12. Die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen wird durch ein besonderes Bundesgesetz geordnet.

Les propositions de modification suivantes sont en présence:

**Proposition**  
de M. le conseiller national Dinkelmann.  
23 septembre 1897.

Supprimer le chapitre II. «Organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux», art. 12 à 47a, de la décision du conseil des états.

Introduire un nouvel art. 12, rédigé comme suit:

Art. 12. L'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux sera déterminée par une loi fédérale spéciale.

**Antrag**  
der HH. Nationalräte Comtesse und Favon.  
24. September 1897.

Art. 2bis. Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung und unter den in Art. 2 vorgesehenen Bedingungen auch andere schweizerische Normalbahnen, namentlich solche mit internationalem Anschluss, zu erwerben, deren Rückkauf für die Schweiz ein nationales oder wirtschaftliches Interesse bietet.

**Proposition**  
de MM. les conseillers nationaux Comtesse et Favon.  
24 septembre 1897.

Art. 2bis. Le conseil fédéral est en outre autorisé à acquérir, avec l'approbation de l'assemblée fédérale et dans les conditions prévues à l'art. 2, d'autres chemins de fer suisses à voie normale, notamment ceux à jonction internationale, dont l'acquisition présente pour la Suisse un intérêt national ou économique.

**Antrag**  
**von Herrn Nationalrat Curti**  
zum Antrag Comtesse/Favon.  
27. September 1897.

Art. 2bis. Streichung der Worte: «namentlich solche mit internationalem Anschluss».

**Proposition**  
**de M. le conseiller national Curti**  
à la proposition Comtesse/Favon.  
27 septembre 1897.

Art. 2bis.  
Retrancher les mots: «notamment ceux à jonction internationale».

**Antrag**  
**der HH. Nationalräte Péteut und Rossel.**  
25. September 1897.

Art. 4, Alinea 2:  
Der Bund wird den Bau neuer schweizerischer Eisenbahnen, welche von anerkanntem Nutzen für das Land sind, durch Subventionen unterstützen.  
Die Festsetzung dieser Subventionen, deren Höhe im übrigen den von den Kantonen, Gemeinden und Korporationen bewilligten Beträgen entsprechen soll, hat unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und der Hilfsmittel der beteiligten Landesgegenden zu geschehen.

**Proposition**  
**de MM. les conseillers nationaux Péteut et Rossel.**  
25 septembre 1897.

Art. 4, alinéa 2:  
La Confédération subventionnera les nouveaux chemins de fer, reconnus d'utilité publique, qui seront construits en Suisse.  
Ces subventions, dont le montant sera d'ailleurs proportionné aux subsides votés par les cantons, les communes et les corporations, seront fixées en considération des besoins et des ressources des contrées intéressées.

**Anträge**  
**der HH. Nationalräte Schobinger und Curti.**  
30. August 1897.

*Verwaltungsrat.*  
Art. 15. (Beschluss des Ständerates.)  
c. die Kreisverwaltungsräte;  
Art. 17.  
2. die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion;  
6. die Ratifikation der pachtweisen Inbetriebnahme von Eisenbahnstrecken, welche dem Bunde gehören, der Verpachtung des Betriebs eigener Bahnstrecken, der Einrichtung von Nebengeschäften;  
10. die Ratifikation der Projekte neuer Eisenbahnlinien, von Bahnhofbauten grösserer Bedeutung, wichtigerer Umbauten und Ergänzungsbauten (auf dem Staatsbahnnetze);  
13bis. streichen.  
14. streichen: «und den Kreisdirektionen».  
Im Abschnitt «Verwaltungsrat» ist aufzunehmen Antrag Curti betreffend Vertretung des Eisenbahnpersonals und grosser beruflicher Verbände.

*Generaldirektion.*  
Art. 23. (Beschluss des Ständerates.)  
... Sie wird vom Verwaltungsrat ernannt.  
.....

**Propositions**  
**de MM. les conseillers nationaux Schobinger et Curti.**  
30 août 1897.

*Conseil d'administration.*  
Art. 15 (décision du conseil des états).  
c. les conseils d'arrondissement;  
Art. 17.  
2. la nomination des membres de la direction générale;  
6. la ratification de la prise à bail de lignes appartenant à la Confédération, de l'affermage des chemins de fer fédéraux et de l'installation d'entreprises accessoires;  
10. la ratification de projets de lignes nouvelles, ainsi que celle des plans pour importantes constructions nouvelles dans les gares, pour reconstructions et travaux de parachèvement importants (sur le réseau en exploitation);  
13bis. biffer.  
14. biffer: et des directions d'arrondissement.  
Dans le chapitre conseil d'administration on insérera la proposition Curti concernant la représentation consultative du personnel des chemins de fer et des grandes associations professionnelles.

*Direction générale.*  
Art. 23 (décision du conseil des états).  
... Elle est nommée par le conseil d'administration.  
.....



Der Sitz der Generaldirektion ist in . . .

Art. 24. Der Verwaltungsrat . . .

Art. 25. Der Generaldirektion liegt die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen ob. Sie hat für die Einheitlichkeit im Bau und Betrieb der Staatsbahnen zu sorgen.

Insbesondere . . .

2. Streichung der Worte «sowie der Vorstände der Dienstabteilungen» . . .
11. streichen.
12. die Behandlung von zwei oder mehrere Kreise betreffende Reklamationen . . .  
Streichung des Schlusssatzes «soweit nicht etc.»
13. die endgültige Feststellung der von den Kreisdirektionen aufgestellten Fahrpläne (das übrige streichen).
15. streichen.
16. der Abschluss von Vereinbarungen mit ausländischen Transportanstalten . . . und die Genehmigung derartiger Vereinbarungen zwischen den Kreisdirektionen und inländischen Transportanstalten;
17. der Abschluss von Verträgen mit ausländischen Eisenbahnunternehmungen . . . und die Ratifikation derartiger von den Kreisdirektionen mit inländischen Transportunternehmungen abgeschlossenen Verträge;
18. streichen.
19. streichen.

#### *Die Kreisverwaltungsräte.*

Art. 30.

- 2bis. Die Wahl der Mitglieder und des Präsidenten der Kreisdirektion.
- 2ter. Die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektion.
- 4bis. Der Entscheid über die Projekte und die Ausführung neuer Linien, neuer Bahnhofbauten, Umbauten und Ergänzungsbauten auf den im Betriebe stehenden Linien.
- 4ter. Die Genehmigung der Wahl der Vorstände der Dienstabteilungen der Kreisdirektion und die Festsetzung der Besoldungen der Kreisbeamten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets.
- 5bis. Die Ratifikation von Vereinbarungen mit andern inländischen Transportgesellschaften über den gegenseitigen Verkehr, gemeinschaftliche Benutzung und Erstellung von Bahnhöfen, Stationen, Bahnstrecken, etc.

#### *Die Kreisdirektionen.*

Art. 33. . . Sie werden von den betreffenden Kreisverwaltungsräten ernannt, welche auch die Präsidenten der Kreisdirektionen wählen.

Art. 35.

3. die Ausführung von «Neu- und Ergänzungsbauten, etc., ferner streichen die Worte: soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird;
- 11bis. die Verkehrsstatistik;
- 11ter. die Kontrolle der Betriebseinnahmen;
- 3bis. die Entwerfung des Jahresbudgets;
4. die Aufstellung der Jahresrechnung;

Le siège de la direction générale est à . . .

Art. 24. Le conseil d'administration . . .

Art. 25. La direction générale doit surveiller la gestion des directions d'arrondissement. Elle veillera à ce qu'il y ait de l'unité dans la construction et l'exploitation des chemins de fer fédéraux.

En particulier . . .

2. barrer les mots: ainsi que les chefs de service . . .
11. biffer.
12. de statuer sur les réclamations concernant deux ou plusieurs arrondissements . . .  
Biffer la dernière phrase: pour autant que . . .
13. la fixation définitive des horaires élaborés par les directions d'arrondissement (barrer le reste).
15. biffer.
16. de conclure des conventions avec des entreprises de transport étrangères . . . et d'approuver les conventions du même genre passées entre les directions d'arrondissement et les entreprises de transport indigènes;
17. de conclure des traités avec les entreprises de chemins de fer étrangères . . . et d'approuver les traités du même genre conclus par les directions d'arrondissement avec les entreprises de transport indigènes;
18. biffer.
19. biffer.

#### *Les conseils d'arrondissement.*

Art. 30.

- 2bis. de nommer les membres et le président de la direction d'arrondissement;
- 2ter. de surveiller la gestion de la direction d'arrondissement;
- 4bis. de statuer sur les projets et l'exécution de nouvelles lignes, de nouvelles constructions dans les gares, de reconstructions et de travaux de parachèvement sur les lignes en exploitation;
- 4ter. d'approuver la nomination des chefs de service de la direction d'arrondissement et de fixer les traitements des fonctionnaires d'arrondissement dans les limites de la loi sur les traitements et du budget;
- 5bis. de ratifier les conventions avec d'autres entreprises de transport indigènes au sujet du trafic réciproque, de la cojouissance et de la construction en commun de gares, stations, tronçons voie, etc.

#### *Les directions d'arrondissement.*

Art. 33. . . nommés par les conseils d'arrondissement respectifs, lesquels nomment aussi les présidents des directions d'arrondissement.

3. d'exécuter les nouveaux travaux, ainsi que les travaux de parachèvement, etc., en outre, biffer les mots: sous réserve des décisions contraires prises dans chaque cas particulier par la direction générale;
- 11bis. d'établir la statistique du trafic;
- 11ter. de contrôler les recettes d'exploitation;
- 3bis. d'élaborer le budget annuel;
4. de dresser le compte annuel;

5. die Anfertigung des Jahresberichtes über die Geschäftsführung;
6. die Vorbereitung aller übrigen, nicht bereits genannten, durch den Kreisverwaltungsrat zu behandelnden Geschäfte; die Aufstellung des Fahrplanes;
- 12bis. der Abschluss von Vereinbarungen mit andern inländischen Transportanstalten über den gegenseitigen Verkehr;
- 12ter. der Abschluss von Verträgen mit andern inländischen Eisenbahnunternehmungen über gemeinschaftliche Benützung und Erstellung von Bahnhöfen, Stationen, Bahnstrecken und Betriebseinrichtungen.

**(Ergänzung.)**

*a. Verwaltungsrat.*

**Art. 16a.**

Das Eisenbahnpersonal und die grösseren wirtschaftlichen Verbände der Schweiz können Vertreter zu den Verhandlungen des Verwaltungsrates entsenden, welche bei denselben beratende Stimme haben. Näheres darüber bestimmt ein vom Bundesrat auszuarbeitendes Reglement, welches der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt.

5. de rédiger le rapport de gestion;
6. de préparer toutes les autres affaires, non encore mentionnées, que doit traiter le conseil d'arrondissement; d'élaborer les horaires;
- 12bis. de conclure des conventions avec d'autres entreprises de transport indigènes au sujet du trafic réciproque;
- 12ter. de conclure des traités avec d'autres entreprises de chemins de fer indigènes au sujet de la cojouissance et de la construction en commun de gares, stations, tronçons de voie et installations servant à l'exploitation.

**(Propositivns supplémentaire.)**

*a. Conseil d'administration.*

**Art. 16 a.**

Le personnel des chemins de fer et les grandes associations économiques de la Suisse peuvent envoyer des délégués prendre part avec voix consultative aux délibérations du conseil d'administration. Un règlement élaboré par le conseil fédéral et approuvé par l'assemblée fédérale fixera les détails relatifs à cette disposition.

**Antrage  
von Herrn Nationrat Wullschleger.**

25. September 1897.

**4.  
Organe der Verwaltung.**

**Art. 15.** (Beschluss des Ständerates.)  
c. (Kreiseisenbahnräte) streichen.

*a. Der Verwaltungsrat.*

**Art. 16.** Der Verwaltungsrat wird gewählt wie folgt:

- a. je ein Mitglied von den Kantonen und Halbkantonen durch die gemäss Art. 74 der Bundesverfassung stimmberechtigten Schweizerbürger. Kantone und Halbkantone mit über 200,000 Einwohnern wählen je ein Mitglied mehr;
- b. 10 Mitglieder durch den Bundesrat;
- c. 15—20 Mitglieder durch wirtschaftliche Verbände des Landes und das Personal der Bundesbahnen, worüber die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates das nähere festsetzt.

Von den durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern darf keines zugleich Mitglied der Bundesversammlung sein.

Der Bundesrat trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die stimmberechtigten Schweizerbürger in den Kantonen und Halbkantonen und die wirtschaftlichen Verbände die ihnen obliegenden vorgenommen haben.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen des Nationalrates.

**Propositions  
de M. le conseiller national Wullschleger.**

25 septembre 1897.

**4.  
Organes de l'administration.**

**Art. 15.** (Décision du conseil des états.)  
c. Conseils d'arrondissement — supprimer.

*a. Conseil d'administration.*

**Art. 16.** Le conseil d'arrondissement est élu comme suit:

- a. chaque canton et demi-canton élit un membre nommé par les électeurs suisses conformément à l'art. 74 de la constitution fédérale. Les cantons et demi-cantons avec plus de 200,000 habitants élisent un membre de plus.
- b. le conseil fédéral nomme 10 membres;
- c. les associations économiques et le personnel des chemins de fer fédéraux nomment 15 à 20 membres. Les dispositions de détail concernant ces nominations seront édictées par l'assemblée fédérale sur la proposition du conseil fédéral.

Aucun des membres du conseil d'administration dont la nomination appartient au conseil fédéral ne peut en même temps faire partie des chambres fédérales.

Le conseil fédéral ne fait ses nominations que lorsque les électeurs suisses dans les cantons et dans les demi-cantons et les associations économiques ont procédé à celles qui sont de leur ressort.

La durée des fonctions est de trois ans et coïncide avec celle du conseil national.

Art. 17. Der Geschäftskreis des Verwaltungsrates umfasst:

- 1) die Wahl:
  - a. der Generaldirektion (Art. 23);
  - b. der Kreisdirektionen (Art. 35).
- 2) die Aufsicht . . . .

*b. Die Generaldirektion.*

Art. 23. . . . Sie wird auf unverbindlichen Doppelvorschlag des Bundesrates vom Verwaltungsrat ernannt.

Art. 24. Der Verwaltungsrat ernannt . . .

*c. Die Kreiseisenbahnräte.*

Art. 29—32 streichen.

*d. Die Kreisdirektionen.*

Art. 33. . . . Sie werden auf unverbindlichen Doppelvorschlag der ständigen Kommission vom Verwaltungsrat ernannt.

Art. 34. Der Verwaltungsrat ernannt . . .

Art. 17. Les attributions du conseil d'administration comprennent:

1. la nomination
  - a. de la direction générale (art. 23);
  - b. des directions d'arrondissement (art. 35);
2. la surveillance . . .

*b. La direction générale.*

Art. 23. . . . Elle est nommée par le conseil fédéral sur la double présentation du conseil d'administration. Le conseil fédéral n'est pas lié à cette présentation.

Art. 24. Le conseil d'administration nommé . . .

*c. Les conseils d'arrondissement.*

Art. 29—32. Supprimer.

*d. Les directions d'arrondissement.*

Art. 33. . . . Elles sont nommées par le conseil d'administration sur une double présentation du comité permanent. Le conseil d'administration n'est pas lié à ces présentations.

Art. 34. Le conseil d'administration élit . . .

**Anträge  
der HH. Nationalräte Köchlin, Wild und  
Wunderly.**

25. September 1897.

Art. 9. (Nationalrat.)

Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit. Ebensovienig sind sie für die Versicherung ihres Rollmaterials der kantonalen gesetzlichen Besteuerung unterworfen.

Art. 12. (Nationalrat.)

Es kommen zu:

*B. Dem Bundesrat:*

2. b. streichen.
3. Die Genehmigung der Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.
4. = Ziffer 3.
5. = Ziffer 4.
6. = Ziffer 5.
7. Die Oberaufsicht über das Tarifwesen.

Art. 15. (Nationalrat.)

Der Verwaltungsrat besteht aus 80 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- a. 25 durch den Bundesrat;
- b. 25 durch die Kantone und Halbkantone;
- c. 25 durch Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe;
- d. 5 durch die Kreisverwaltungsräte aus ihrer Mitte.

Die unter c. genannten Wahlkörper (Verbände, Korporationen, Vereine) und die Zahl der denselben zustehenden Vertreter bestimmt die Bundesversammlung.

Art. 16. (Nationalrat.)

Der Geschäftskreis des Verwaltungsrates umfasst:

- 1bis. die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.

**Propositions  
de MM. les conseillers nationaux Köchlin, Wild  
et Wunderly.**

25 septembre 1897.

Art. 9 (conseil national).

Les chemins de fer fédéraux sont exemptés de tout impôt cantonal ou communal. De même ils ne sont pas soumis aux législations cantonales en ce qui concerne l'assurance de leur matériel roulant.

Art. 12 (conseil national).

*B. Au conseil fédéral:*

2. b. supprimer.
3. La ratification de l'élection de la direction générale et des directions d'arrondissement.
4. = chiffre 3.
5. = chiffre 4.
6. = chiffre 5.
7. la haute surveillance sur les tarifs.

Art. 15 (conseil national).

Le conseil d'administration se compose de 80 membres, nommés comme suit:

- a. 25 par le conseil fédéral;
- b. 25 par les cantons et demi-cantons;
- c. 25 par l'agriculture, le commerce, l'industrie et les métiers;
- d. 5 par les conseils d'administration d'arrondissement, à prendre dans leur sein.

L'assemblée fédérale détermine quels corps électoraux (associations, corporations, sociétés) auront le droit d'être comptés sous lettre c. ci-dessus et combien de membres leur appartiennent.

Art. 16 (conseil national).

Les attributions du conseil d'administration comprennent:

- 1bis. L'élection des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement,

Letztere auf unverbindlichen Vorschlag der Kreisverwaltungsräte (Ständerat Art. 17, Ziffer 13bis und Art. 33).

Art. 18. (Nationalrat.)

. . . ständige Kommission, bestehend aus dem Präsidenten des Verwaltungsrates als Präsidenten, und 6—10 Mitgliedern.

Art. 24. (Nationalrat.)

2. ständerätliche Fassung.

(Ernennung der Vorstände der Dienstabteilungen bei den Kreisdirektionen auf unverbindlichen Vorschlag der letztern.)

10. beifügen: . . . ; letztere unter beratender Mitwirkung der Präsident der Kreisdirektionen.

13. Wiederaufnahme des bundesrätlichen Schlusssatzes:

. . . Güterverkehr, soweit nicht deren Zuweisung an die Kreisdirektionen durch die bundesrätliche Vollziehungsverordnung verfügt wird.

Art. 28. (Nationalrat.)

c. Kreisverwaltungsräte (statt Kreiseisenbahnräte).

Art. 32. (Nationalrat.)

Die Kreisdirektionen bestehen aus 3 bis 5 Mitgliedern.

ces derniers sur la présentation des conseils d'administration d'arrondissements, sans y être toutefois lié. (Conseil des états, art. 17, chiffre 13bis et art. 33).

Art. 18 (conseil national).

. . . commission permanente, composée du président du conseil d'administration comme président et de 6 à 10 membres.

Art. 24 (conseil national).

2. (conseil des états.)

Reprendre la décision de ce conseil;

10. ajouter: ces dernières avec la collaboration des présidents des directions d'arrondissement;

13. Reprendre le texte du conseil fédéral: . . . «pour autant que le règlement d'exécution édicté par le conseil fédéral ne défère pas ces réclamations aux directions d'arrondissement.»

Art. 28 (conseil national).

c. conseils d'administration d'arrondissement, au lieu de conseils d'arrondissement.

Art. 32 (conseil national).

Les directions d'arrondissement se composent de 3—5 membres.

Detailberatung. — *Discussion article par article.*

Titel und Ingress.

*Titre et préambule.*

Angenommen. — (*Adopté.*)

I.

Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes.

Acquisition et exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération.

Art. 1.

Cramer-Frey, deutscher Berichterstatter der Kommission: Was die Anlage des Gesetzesentwurfes anbelangt, so sind drei Hauptabschnitte vorgesehen. Der erste Hauptabschnitt enthält die Bestimmungen über den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes, der zweite Bestimmungen über die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und der dritte die Uebergangs- und Schlussbestimmungen.

In Art. 1 ist der Grundsatz aufgestellt, dass der Bund diejenigen Eisenbahnen erwerben werde, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teils derselben dienen und deren Erwerb ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist. Der Ständerat hat an dem Entwurf des Bundesrates eine Aenderung angebracht und statt des imperativen «der Bund wird» . . . gesagt «Der Bund hat das Recht» . . . Ihre Kommission beantragt Ihnen, auf den Vorschlag des Bundesrates zurückzugehen. Die Redaktion, welche der Stände-

rat vorschlägt, wäre schon an und für sich innerlich im Widerspruch mit dem Titel des Gesetzes, welcher ja schon ausspricht, dass der Bund die Kompetenz hat, zu legiferieren. Das Gesetz selber definiert bloss, was zu erwerben ist.

Der Ständerat hat auch beim zweiten Alinea eine Aenderung angebracht, indem er demselben den Wortlaut giebt: «Mit einer Eisenbahn können auch deren Beteiligungen bei Nebenbahnen, sowie Nebengeschäfte (Dampfschiffunternehmungen u. s. w.), die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.» Die Redaktion des Bundesrates würde eigentlich in allen Beziehungen genügt haben. Allein der Ständerat wollte ganz bestimmt seinem Wunsche Ausdruck geben, dass Nebenbahnen gefördert werden. Dieser Wunsch ist dann auch noch in den Art. 3 und 7 des Entwurfes zum Ausdruck gelangt. Unter den sogenannten Nebengeschäften sind Lagerhäuser, Dampfboote u. s. w. verstanden. Unter den Dampfschiffunternehmungen fallen namentlich diejenigen, welche die Nordostbahn auf dem Boden- und Zürichsee besitzt, in Betracht. Obwohl die Dampfschiffunternehmungen in den Konzessionen nicht erwähnt sind, ist es doch gewissermassen selbstverständlich, dass derjenige, welcher Besitzer der Nordostbahn ist, ein Interesse daran hat, auch die Dampfschiffe, welche auf dem Bodensee den Verkehr zwischen den schweizerischen und den deutschen, bezw. österreichischen Bahnen ermöglichen, zu besitzen. Sonst würde der Besitzer der Nordostbahn riskieren, dass ein Teil des Verkehrs abgelenkt würde. Der Erwerb der Dampfboote auf dem Zürchersee wäre allerdings nicht so notwendig, wie derjenige der Dampfschiffe auf dem Bodensee. Immerhin ist es notwendig, dass zwischen dem

rechten und linken Seeufer, namentlich seit der Eröffnung der Linie Thalweil-Zug, Querverbindungen bestehen. Zudem ist von seiten der Anwohner des Zürichsees eine Petition eingelangt, welche lebhaft dafür eintritt, dass diese Dampfschiffe der Nordostbahn ebenfalls vom Bunde übernommen werden. Ich nehme an, dass diesem Begehren nichts entgegenstehe. Es ist nur darauf aufmerksam zu machen, dass diese Dampfboote vom Bund nur nach ihrem wirklichen Werte übernommen werden.

Namens der Kommission empfehle ich Ihnen Annahme des Art. 1 in der angedeuteten Fassung.

**M. Jordan-Martin**, rapporteur français de la majorité de la commission: Permettez-moi de remplacer pour aujourd'hui l'honorable M. Gaudard, rapporteur de la commission, retenu à Vevey pour affaires urgentes.

Le conseil fédéral, dans son projet de loi sur l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer pour le compte de la Confédération, a donné à l'art. 1, § 1, la teneur suivante:

«La Confédération acquerra et exploitera pour son compte, sous le nom de «chemins de fer fédéraux», les chemins de fer suisses qui, à raison de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées.»

Le conseil des états a modifié ce texte, en disant:

«La Confédération a le droit d'acquérir et d'exploiter pour son compte . . .»

Votre commission, après en avoir délibéré, vous propose de revenir au texte du conseil fédéral. La différence qui existe entre ces deux rédactions est assez importante, elle n'intéresse pas seulement la forme de l'article, mais a une portée plus générale. En effet, d'après la rédaction du conseil des états, la Confédération n'aurait pas le droit d'acquérir et d'exploiter des chemins de fer, il faudrait lui donner ce droit par la présente loi. Or, votre commission croit que la Confédération possède déjà ce droit. Les débats qui ont eu lieu sur l'entrée en matière l'ont démontré d'ailleurs. Il est bon de remarquer que si la Confédération ne possédait pas le droit d'acquérir et d'exploiter les chemins de fer, ce n'est pas par une loi spéciale qu'elle pourrait l'obtenir, ce n'est que la constitution qui pourrait le lui accorder. C'est pourquoi nous vous proposons d'en revenir au texte du conseil fédéral.

En ce qui concerne le § 2, le conseil fédéral dit ceci:

«Des entreprises accessoires étroitement rattachées à l'exploitation d'un chemin de fer pourront être acquises avec ce dernier.»

Le conseil des états a voulu compléter cette rédaction et votre commission considérant en effet que cette rédaction est plus complète, plus précise, déclare y adhérer. Voici cette nouvelle rédaction:

«Pourront être acquises en même temps qu'un chemin de fer sa participation à des chemins de fer secondaires ainsi que les entreprises accessoires (entreprises de bateaux à vapeur, etc.) étroitement rattachées à son exploitation.»

Le but de cet alinéa est de donner à la Confédération, ce qui est naturel, le droit de racheter en même temps qu'un chemin de fer sa participation à d'autres

chemins de fer ou entreprises accessoires qui se trouvent liés à son exploitation, bateaux à vapeur qui font un service international, etc.

Votre commission vous recommande l'adoption du texte du conseil fédéral pour le premier alinéa et de celui du conseil des états pour le second.

**Baldinger:** Ich erlaube mir an den Herrn Präsidenten die Bitte zu richten, mir zu gestatten, noch ein kurzes Wort über den Titel des Gesetzes zu sprechen. Ich war gerade in dem Momente, als der Titel des Gesetzes in Behandlung war, abwesend.

Ich möchte Ihnen nur sagen, dass ich dafür halte, dass in dem Titel, welcher lautet: «Bundesgesetz betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen . . .» nach dem Worte «Erwerb» das Wort «Bau» eingefügt werden sollte. Eine beträchtliche Zahl der Mitglieder unseres Rates steht zu der Verstaatlichung in der bestimmten Voraussetzung, dass der Bund nicht nur Eisenbahnen zu erwerben und zu betreiben gedenke, sondern dass er unter Umständen auch den Bau von Eisenbahnen übernehme. Ich persönlich denke da ganz speciell an den Bau von Nebenbahnen. Im übrigen ist auch in Art. 4 des Entwurfes vom Bau neuer Linien die Rede. Es will mir daher scheinen, dass es nicht ganz überflüssig sein würde, wenn im Titel des Gesetzes das Wort «Bau» eingeschaltet würde.

Ich betone, dass ich auch nichts dagegen habe, wenn jetzt erklärt wird, man wolle am Schluss der Detailberatung auf den Titel zurückkommen. Denn erst am Schluss der Beratungen wissen wir eigentlich ganz bestimmt, ob die von mir beantragte Einschaltung mit Bezug auf den materiellen Inhalt der Gesetzesvorlage wirklich zutreffend ist.

In Bezug auf den Art. 1 will mir scheinen, dass der zweite Absatz nicht diejenige Klarheit und Bestimmtheit biete, welche der Gesetzessprache eigen sein soll. Wenn ich mir erlaube, Ihnen einen bezüglichen Antrag zu stellen, so dürfte derselbe, auch wenn er nicht tale quale angenommen würde, doch dazu beitragen dass die Redaktion eine richtigere und verständlichere würde.

Der zweite Absatz des Art. 1 spricht in erster Linie von der Beteiligung der Hauptbahnen bei den Nebenbahnen und will den Bund für diese Beteiligungen ebenfalls erwerbspflichtig machen. Sodann redet er von Nebengeschäften. Da müssen wir uns in erster Linie fragen: was haben wir unter diesen Nebengeschäften zu verstehen? Ich halte schon das Wort «Nebengeschäfte» für anstössig, so lange als es nicht erschöpfend definiert ist. Auch der Gesetzesredakteur hat offenbar dieses Gefühl gehabt, weshalb er die Parenthese «Dampfschiffunternehmungen u. s. w.» aufnahm. Es will mir aber scheinen, es stehe dem Gesetze nicht gut an, wenn man sagt «u. s. w.», indem man leicht etwas subsumieren könnte, was einem konveniert, was aber dem Gesetzgeber oder dem Volke nicht zusagen dürfte. Auch sprachlich ist das Wort «u. s. w.» hier nicht passend, indem man dasselbe gewöhnlich doch nur dann braucht, wenn man zum mindesten zwei Beispiele und nicht nur eines angeführt hat. Ich habe mich in der Botschaft des Bundesrates umgesehen, was unter dem «u. s. w.» verstanden werden könnte, habe aber dort keinen Aufschluss erhalten. Nun vernehme

ich heute vom Herrn Referenten, dass neben Dampfschiffunternehmungen auch Lagerhäuser gemeint seien. Was dieses «u. s. w.» weiter bezeichnen soll, ist auch heute nicht angedeutet worden. Ich glaube daher, wir sollten dieses «u. s. w.» einfach fallen lassen und an seine Stelle setzen, was wir wirklich meinen, also Lagerhäuser. Ich sehe nicht ein, weshalb man diese beiden Nebengeschäfte nicht einfach nennen und damit den anstössigen Ausdruck «Nebengeschäfte» fallen lassen soll.

Ich möchte zugleich bemerken, dass hier auch schon der Anlass sein dürfte, der Nebenbahnen zu gedenken. Wenn hier gesagt wird, dass der Bund erwerbspflichtig sei in Bezug auf die Beteiligungen der Hauptbahnen bei Nebenbahnen, so liesse sich gleich auch aussprechen, dass der Bund auch erwerbspflichtig sei in Bezug auf die Nebenbahnen selber. Dieser Zusatz entspricht meinen Anschauungen über die Stellung des Bundes zu den Nebenbahnen, die ich Ihnen bei der Eintretensdebatte näher ausgeführt habe und auf die ich daher jetzt nicht weiter eingehen will.

Ich beantrage Ihnen, den zweiten Absatz des Art. 1 folgendermassen zu fassen: «Mit einer Eisenbahn können auch deren Beteiligungen bei Nebenbahnen und es können Nebenbahnen selber, sowie auch Lagerhäuser und grössere Schifffahrtunternehmungen, welche mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.» Statt Dampfschiffunternehmungen sage ich «grössere Schifffahrtunternehmungen», weil unter Umständen über kurz oder lang ein anderer Motor an die Stelle des Dampfes treten könnte.

Für den Fall, dass Sie sich nicht dazu verstehen können, hier schon die Erwerbung von Nebenbahnen in Frage zu ziehen und in Art. 1 aufzunehmen, würde ich, damit doch wenigstens die Redaktion verbessert würde, eventuell folgende Fassung vorschlagen: «Mit einer Eisenbahn können auch deren Beteiligungen bei Nebenbahnen, sowie auch Lagerhäuser und grössere Schifffahrtunternehmungen, welche mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.»

**Präsident:** Was die Bemerkung des Herrn Baldinger zum Titel des Gesetzes anbelangt, so möchte ich ihn in der That auf den von ihm selbst erwähnten Weg verweisen, nämlich nach Schluss der Detailberatung auf den Titel zurückzukommen.

**Baldinger:** Einverstanden.

**Cramer-Frey,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen beantragen, die Abänderungsanträge des Herrn Baldinger abzulehnen. Was die Nebenbahnen betrifft, so hat der Ständerat über dieselben einlässlich debattiert, und er ist dazu gekommen, die Nebenbahnen im zweiten Alinea dieses Artikels im Sinne einer Förderung, dann aber namentlich in Art. 7 zu erwähnen, wo gesagt wird, es sollen die Ueberschüsse aus dem Betrieb der Bundesbahnen nicht nur für die Herabsetzung der Güter- und Personentarife, sondern auch für die Erweiterung des schweiz. Eisenbahnnetzes incl. die

Nebenbahnen verwendet werden. Es will mir scheinen, dass wir uns nicht auf den Boden stellen können, der Bund könne noch etwas anderes zur Förderung der Nebenbahnen verwenden als die Ueberschüsse oder wenigstens einen Teil derselben; der Bund kann sich nicht weiter engagieren, ohne dass ein besonderes Gesetz über die Subventionierung der Nebenbahnen erlassen würde. Das müsste ein ganz einlässliches Studium der Frage seitens des Bundesrates zur Voraussetzung haben. Ich glaube also, bei der heutigen Situation ist es ganz unmöglich, den von Herrn Baldinger vorgeschlagenen Satz in das Gesetz über den Erwerb der fünf Hauptbahnen aufzunehmen. Hievon abgesehen, möchte ich auch sonst davor warnen — es ist dies übrigens bereits während der Debatte über die Eintretensfrage einlässlich geschehen — den Wagen zu überladen, indem man heute schon allen möglichen Wünschen in Bezug auf die Nebenbahnen im Gesetze selber konkrete Gestalt geben will.

Was die zweite Frage, die Frage betreffend die Nebengeschäfte betrifft, so muss ich darauf aufmerksam machen, dass es unmöglich ist, hier alle diejenigen Nebengeschäfte zu bezeichnen, welche in Frage kommen können. Allerdings sind die Lagerhäuser und die Dampfschifffahrt gemeint, aber es können noch andere Nebengeschäfte einbezogen werden, die wir heute einfach nicht bezeichnen können. Ich will nur darauf aufmerksam machen, dass z. B. die Nordostbahn früher eine Imprägnieranstalt besessen hat, die allerdings inzwischen eingegangen ist. Es können bis zum Moment, da die Bahnen an den Bund übergehen, noch andere neue Nebengeschäfte eingerichtet werden, welche der Bund zu acquirieren genötigt sein wird, weil sie eben mit dem Bahnbetrieb in engem Zusammenhange stehen. Ich glaube, es genüge die Redaktion, welche der Ständerat beschlossen und die Kommission Ihnen vorschlägt, vollständig.

**Baldinger:** Der Herr Referent hat uns mit Bezug auf die Nebenbahnen, die eine ganz beträchtliche Fraktion Ihres Rates in das Gesetz einbezogen wissen möchte, die bekannte Redensart entgegengehalten, dass man den Wagen nicht überladen solle. Das ist die Antwort, die ich bis jetzt überall erhalten habe, wenn ich die Ansicht äusserte, dass auch derjenige Teil der schweizerischen Bevölkerung berücksichtigt werden sollte, welcher nicht das Glück hat, an den grossen Verkehrsadern zu wohnen. Ich möchte nur kurz daran erinnern — es ist das eine Wiederholung, aber die Sache ist so wichtig, dass man schon eine Wiederholung bringen kann —, dass es auf einer unrichtigen Anschauung beruht, wenn man meint, durch den Einbezug der Nebenbahnen könnte der Wagen allzu sehr belastet werden, so zwar, dass er stecken bliebe oder umfiele. Ich für meinen Teil bin, soweit ich das Volk kenne, vom Gegenteil überzeugt. Ich bin davon überzeugt, dass, wenn wir die Nebenbahnen miteinbeziehen, wir dem Gesetz Tausende von Freunden werben, die wir sonst nicht haben. Ich gebe sofort zu, dass es auch solche geben kann, aber voraussichtlich in der kleinsten Zahl, die finden, es möchte zu viel sein und man werde richtiger vorgehen, wenn man sich auf die Hauptbahnen beschränke. Ich möchte

nur noch dem Gedanken — er ist weder neu noch originell — nochmals Ausdruck geben, dass nach unserer Auffassung der Einbezug der Nebenbahnen der Vorlage ganz entschieden eine Menge Freunde gewinnen würde.

**Häberlin:** Ich habe gegenüber dem Antrag Bal-dinger zwei Bedenken. Einmal formell ist zu be-merken, dass die Anregung, die er macht, nicht in den Art. 1 gehört, auch nicht an den Schluss des-selben, der nur von Nebengeschäften handelt, die mit denjenigen Bahnen zusammenhängen, welche man zurückkaufen will. Was er anregen will und was ja auch in unserer Kommission, wie im Ständerat debat-tiert worden ist, sind die Nebenbahnen, und diese Frage gehört materiell in den Art. 2, nicht in den Art. 1. Ich will vorläufig materiell nur ganz kurz bemerken, dass die Nebenbahnen ihre Freunde haben und dass vielleicht eine Anzahl solcher in Kantonen, die Nebenbahnen haben oder noch schaffen wollen, für das Projekt gewonnen werden können; aber um-gekehrt fürchte ich sehr, dass Sie die zehnfache oder noch grössere Zahl von Freunden des Rück-kaufs abspenstig machen, wenn Sie für den Anfang allzuweit gehen. Und ich sage ein Drittes: mögen die Freunde der Nebenbahnen doch auch einiger-massen Geduld haben und den ersten Schritt der Verstaatlichung nicht noch schwerer machen. Die Nebenbahnen, die eine wirkliche Bedeutung haben und welche für die Hauptbahnen eine Unterstützung bedeuten, werden ja zurückgekauft werden müssen. Es ist vielleicht eine Frage von ein paar Jahren. Aber ich persönlich habe das Gefühl, wir beängstigen das Volk, wenn wir allzuviel jetzt noch aufnehmen. Kaufen wir einmal die Hauptbahnen und sehen wir, wie sich das macht, und wenn es dann gut geht — und ich zweifle nicht einen Augenblick daran, dass es gut gehen wird — so werden alle Neben-bahnen, die Bedeutung haben, sicher sein, vom Bund zurückgekauft zu werden. Es können, glaube ich, alle Nebenbahnfreunde, noch mehr aber die Freunde des Hauptbahnrückkaufs, des grossen An-fangs sich freuen, und ich bitte Sie, uns dieses Werk dadurch zu erleichtern, dass Sie nicht noch mehr Anhängsel an dasselbe anhängen.

**M. Jeanhenry:** Je me permets au sujet du § 2 de l'art. 1 de demander quelques explications à la commission.

Dans son projet, le conseil fédéral ne parle que des entreprises secondaires étroitement rattachées à l'exploitation d'un chemin de fer et qui pourront être acquises avec ce dernier. La commission du conseil des états ajoute:

«Pourront être acquises en même temps qu'un chemin de fer sa participation à des chemins de fer secondaires . . . »

Je ne sais pas très bien de quoi l'on veut parler quand on dit: participations à des chemins de fer secondaires, «participation qui pourrait être acquise». Acquérir une participation de chemins de fer! Je ne comprends vraiment pas. Dans tous les cas, en français ce n'est pas correct, il faudrait traduire autrement le texte allemand, mais même en laissant

le mot allemand «Beteiligung», je ne comprends pas de quoi il s'agit et je voudrais bien que M. le président de la commission nous donnât à ce sujet quelques explications.

**Cramer-Frey,** deutscher Berichterstatter der Kom-mission: Herr Jeanhenry verlangt Aufschluss darüber, was unter der Uebernahme von Beteiligungen an Nebenbahnen verstanden sei. Es giebt Hauptbahnen, welche sich bei Nebenbahnen durch Uebernahme von Obligationen oder Aktien oder sonstwie beteiligt haben, und nun will man durch diese Bestimmung den Bund bei Erwerb der Hauptbahnen in die Lage setzen, in diese Beteiligungen einzutreten. Ich glaube, die Sache sei ziemlich klar, und es ist das die ganze Auskunft, die ich Herrn Jeanhenry geben kann.

**M. Comtesse:** Je voudrais illustrer d'un exemple l'art. 1 au sujet duquel notre collègue M. Jeanhenry demande des explications.

Il y a une série de chemins de fer qui sont engagés, non-seulement par des conventions à exploiter d'autres lignes rattachées à leur réseau, mais par leur participation financière.

M. Jeanhenry sera mis au clair si je lui dis par exemple que la compagnie du Jura-Simplon est engagée par une convention et par sa participation financière à exploiter le chemin de fer du lac de Thoune, de sorte que la Confédération succédant à la compagnie du Jura-Simplon, reprendra l'engagement et la parti-cipation financière de celle-ci dans cette entreprise et sera tenue à l'exploitation de la ligne du lac de Thoune. Voilà ce que c'est que cette «participation financière aux chemins de fer secondaires».

Ce mot «secondaire» peut répondre à l'idée exprimée dans la langue allemande, mais il n'est pas l'expres-sion propre dans la langue française, attendu que nous ne considérons pas le chemin de fer du lac de Thoune comme un chemin de fer secondaire; ce chemin de fer fait partie déjà du grand réseau.

On vise par cette disposition le fait que certaines compagnies sont engagées par des contrats et par des subventions à exploiter des lignes qui sont rattachées à leur réseau sans en faire cependant partie.

La Confédération doit succéder aux compagnies qu'elle rachète en ce qui concerne les engagements de celles-ci.

Voilà le sens de cette disposition.

**M. Jordan-Martin,** rapporteur français de la com-mission: Les explications qui viennent d'être données par M. Comtesse sont absolument exactes. Je voudrais les compléter pour donner à notre collègue M. Jeanhenry une idée aussi précise que possible de ce que l'on entend par ce 2<sup>e</sup> alinéa. Je suppose que le Jura-Simplon soit entré pour une part dans l'ex-ploitation des bateaux de la compagnie générale de navigation sur le lac Léman et que le Jura-Simplon ait fourni une certaine participation financière. Evidemment en rachetant le Jura-Simplon, la Conf-édération reprendra cette participation à l'exploitation des bateaux à vapeur sur le lac Léman. Voilà ce que veut dire cet alinéa.

**M. Jeanhenry:** Je suis renseigné en ce qui concerne le fond de la question. J'avais cru tout d'abord qu'ici le mot « participation » devait s'entendre comme participation à une voie ou à une gare. Il ne s'agit pas de cela. Il s'agit du droit qu'une compagnie possède vis-à-vis d'une autre compagnie, mais je tiens à constater qu'en ce qui concerne le texte français au moins on ne peut se contenter de ce terme, qui ne se comprendrait pas. On ne peut pas dire: acquérir une participation, on peut acquérir des droits, et je crois que c'est l'expression qu'il faudrait mettre à la place de celle de participation. On devrait donc dire: Devront être acquis en même temps qu'un chemin de fer ses droits sur des chemins de fer secondaires. Mais je le répète, acquérir une participation ne peut pas se dire en français.

**Präsident:** Herr Baldinger hat einen Hauptantrag und einen Eventualantrag gestellt. Der Hauptantrag lautet: «Mit einer Eisenbahn kann auch deren Beteiligung an Nebenbahnen und es können Nebenbahnen selber, sowie auch Lagerhäuser und grössere Schiffahrtunternehmungen, welche mit dem betreffenden Bahnbetrieb in engem Zusammenhang stehen, erworben werden.» Der Eventualantrag lautet: «Mit einer Eisenbahn kann auch deren Beteiligung an Nebenbahnen und es können auch Lagerhäuser und grössere Schiffahrtunternehmungen, welches mit dem betreffenden Bahnbetrieb in engem Zusammenhang stehen, erworben werden.» Im weiteren hat Herr Jeanhenry darauf aufmerksam gemacht, dass der französische Text wohl einer Berichtigung bedürfe. Was den letztern Punkt anbelangt, so glaube ich, es könne derselbe der Kommission zur Redaktion überwiesen werden.

#### Abstimmung. — Votation.

In eventueller Abstimmung wird die Fassung der Kommission dem Eventualantrag des Herrn Baldinger mit 64 gegen 27 Stimmen vorgezogen; in definitiver Abstimmung siegt der Kommissionalantrag mit 65 gegen 16 Stimmen über den Hauptantrag des Herrn Baldinger.

(En votation éventuelle, la proposition de la commission l'emporte sur l'amendement éventuel de M. Baldinger par 64 voix contre 27. A la votation définitive le conseil préfère, par 65 voix contre 16, la proposition de la commission à celle de M. Baldinger.)

#### Art. 2.

**Cramer-Frey,** deutscher Berichterstatter der Kommission: In Art. 2 mache ich zunächst auf eine kleine redaktionelle Aenderung aufmerksam, die nach der Ansicht der Kommission eine Verbesserung bedeutet. Es handelt sich dabei nur um eine Trennung des ersten Absatzes. In materieller Beziehung ist Folgendes zu sagen. Im ersten Alinea wird ausgesprochen, dass der Erwerb der Eisenbahnen auf dem Weg des Rückkaufs gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen erfolge. Im zweiten Alinea wird ge-

sagt, der Bundesrat habe auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen gegenüber den folgenden Bahnen: 1. der Jura-Simplonbahn; 2. der schweizerischen Centralbahn; 3. der schweizerischen Nordostbahn; 4. der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bezüglich des Anteiles der Einwohnergemeinde Bremgarten an derselben; 5. den Vereinigten Schweizerbahnen; 6. der Gotthardbahn.

Die Kündigungs- und die Rückkaufstermine dieser Bahnen sind folgende: Bei der Centralbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Strecke Wohlen-Bremgarten ist der Kündigungstermin der 30. April 1898, der Rückkaufstermin der 1. Mai 1903, bei der Jura-Simplonbahn ist der Kündigungstermin der 30. April 1900, der Rückkaufstermin der 1. Mai 1903; bei der Gotthardbahn ist der Kündigungstermin der 30. April 1904, der Rückkaufstermin der 1. Mai 1909. Die S. C. B., die V. S. B., die J. S. und die G. B. bilden je ein einheitliches Netz. Anders liegen die Verhältnisse bei der N. O. B. Wie bereits in der allgemeinen Diskussion erwähnt wurde, komponiert sich das Netz der N. O. B. aus 27 verschiedenen Linien, von denen jede eine besondere Konzession mit drei- bis fünfjähriger Kündigungsfrist besitzt. Die Kündigungstermine der N. O. B. beginnen am 25. Februar 1898 für die Strecke Winterthur-Etzwilen-Feuerthalen. Im weiteren Verlauf des Jahres 1898 kommt dann die Mehrzahl der übrigen Strecken zur Kündigung, und eine weitere Anzahl von Linien — es betrifft das meistens die Moratoriumslinien — kommen 1912 zur Kündigung mit Rückkaufstermin auf 1915. Der Hauptzweck der Verstaatlichung kann nur erreicht werden, wenn wenigstens diese fünf Hauptbahnen und die Beteiligung der Einwohnergemeinde Bremgarten an der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten in die Verstaatlichung einbezogen werden.

Gegenüber der N. O. B. ist nun im dritten Alinea Vorker getroffen, weil die N. O. B. bis dahin nicht Hand geboten hat zur Zusammenlegung ihres Netzes oder vielmehr, weil die bezüglichen Verhandlungen bis zu diesem Moment nicht zu einem Abschluss gelangt sind. Es ist Ihnen bekannt, dass die N. O. B. bis dahin darauf bestanden hat, dass die alten Linien, welche grössere Erträge liefern als 4 Proz., nach dem Reinertrag zurückgekauft werden, während die andern Linien, welche vielleicht nur 1/2 Proz., jedenfalls ein ganz schlechtes Erträgnis haben, nach dem Anlagekapital erworben werden. Als Zwangsmittel gegenüber dem Widerstand der N. O. B. gegen die Zusammenlegung ist schon im Art. 3 des Rechnungsgesetzes von 1896 eine Bestimmung aufgenommen worden. Diese lautet dahin, dass die Bahnen besondere Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital für jede einzelne Linie zu leisten haben und dass, wenn diese Ausweise nicht geleistet werden, Bussen auferlegt werden können und der Bundesrat den Jahresrechnungen die Genehmigung versagen und auch die Auszahlung der Dividenden suspendieren könne. Endlich ist in jenem Artikel gesagt, dass, wenn die Ausweise nicht geleistet werden, sämtliche Linien der Unternehmung als einheitliches, untrennbares Rückkaufsobjekt erklärt werden können mit Rückkaufstermin auf 1. Mai 1903. Nun hat allerdings die N. O. B. auf Ende 1896 Ausweise über die einzelnen Linien eingereicht, aber sie sind sozusagen unbrauchbar.



Der Bundesrat hat trotzdem die Rechnung für das letzte Jahr genehmigt, er hat auch die Dividenden nicht suspendiert, was sich der Sprechende nur daraus erklären kann, dass der Verwaltungsrat der N. O. B. inzwischen beschlossen hat, es sei die Direktion einzuladen, mit dem Bundesrat über die Zusammenlegung der Konzessionen zu verhandeln, und der Sprechende kann sich das nur dadurch erklären, dass inzwischen der Verwaltungsrat der N. O. B. einen Beschluss gefasst hat, es sei die Direktion einzuladen, mit dem Bundesrat über die Zusammenlegung der Konzessionen zu verhandeln. Immerhin ist noch nicht alle Garantie gegeben, dass nun diese Unterhandlungen zu einem gedeihlichen Resultate führen, und deswegen ist die Bestimmung aufgenommen worden und zwar eine Bestimmung, welcher man nicht nachreden kann, dass sie nicht wirksam und nicht ein anwendbares Mittel sei, dass einzelne Linien vom Ankauf ausgeschlossen werden.

Im vierten Alinea hat der Ständerat die Vorschläge des Bundesrates etwas erweitert in dem Sinne, dass der Bundesrat, wenn er ermächtigt werden will, «mit Zustimmung der Bundesversammlung» den Erwerb der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, dann immerhin gehalten wäre, sich an die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen zu halten. Diesem Antrag gegenüber nun ist ein Abänderungsantrag eingereicht worden von den Herren Kuntschen und Théraulaz, Mitglieder der Minderheit der Kommission. Dieser Antrag geht darauf hinaus, aus dem Schlusssatz die Worte zu streichen: «wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen massgebend sind». Sodann verlangt die gleiche Minorität die Einschaltung folgenden neuen Alineas: «Für alles, was den Preis und die übrigen Bedingungen des Rückkaufes betrifft, sind die Bestimmungen der Konzessionen massgebend.» Sie sehen also, dass es sich hier wie schon oft, sowohl im Ständerat als hier anlässlich der allgemeinen Diskussion, darum handelt, ob auch die Bundesgesetzgebung bei der Ermittlung des Rückkaufspreises berücksichtigt werden solle, und dass nun diese Bestimmung aus dem Gesetze ausgemerzt werden will. Anlässlich der allgemeinen Diskussion ist wiederholt aufmerksam gemacht worden, dass es nicht angeht, zu sagen, die Bundesgesetze sollen nicht berücksichtigt werden, nachdem gewisse Bestimmungen in dieselben aufgenommen worden sind, welche speciell die Frage des Rückkaufes berühren. Es sind darüber namentlich von seite des Herrn Chefs des Eisenbahndepartementes bestimmte Erklärungen abgegeben worden, so noch am letzten Freitag. Nun scheint es allerdings, dass die Minorität denjenigen Weg wählen will, der allerdings zum Ziele führen könnte, nämlich den Weg, durch eine Bestimmung, welche expressis verbis ins Gesetz aufgenommen würde, die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes obsolet zu machen, d. h. abzuändern. Die Kommission hat nicht Gelegenheit gehabt, diesen Antrag, der erst vor einigen Tagen gedruckt und ausgeteilt worden ist, in Beratung zu ziehen; ich will aber mitteilen, dass Herr Théraulaz und Herr Kuntschen schon im Schosse der Kommission sich dahin ausgesprochen haben, sie behalten sich vor, im Rate einen bezüglichen Antrag zu

stellen. Ich will der Begründung dieses Antrages durch die Herren Kuntschen und Théraulaz nicht vorgreifen, glaube aber nach der Diskussion, welche im Schosse der Kommission gewaltet hat, Ihnen Ablehnung desselben beantragen zu können, sowohl in Bezug auf den ersten als den zweiten Teil. Im übrigen empfehle ich Ihnen die Annahme des Antrages der Kommission.

**Präsident:** Herr Nationalrat Curti hat zu Art. 2 folgenden Antrag eingereicht:

«Die Rickenbahn wird vom Bunde, vorausgesetzt, dass ihr Bau- und Finanzplan zuvor durch den Bundesrat genehmigt worden ist, auch dann erworben, wenn sie von einer andern, als der im Beschlusse der Bundesversammlung vom 24. Juni 1896 bezeichneten Unternehmung gebaut oder betrieben wird.»

**M. Jordan-Martin,** rapporteur français de la commission: L'art. 2, alinéa 1, du conseil fédéral a une rédaction un peu lourde:

«L'acquisition des chemins de fer aura lieu, par voie de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions et le conseil fédéral dénoncera le rachat sur cette base et pour le plus prochain terme prévu, aux chemins de fer en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, soit:»

Votre commission vous propose de couper cette phrase après les mots «aux concessions» et de dire: «Le conseil fédéral dénoncera sur cette base et pour le plus prochain terme prévu... aux chemins de fer en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, soit,» etc. La rédaction en serait meilleure et plus précise. Nous vous recommandons par conséquent la modification rédactionnelle de ce 1<sup>er</sup> alinéa.

Vient ensuite la nomenclature des lignes à racheter. Votre commission ajoute à la fin de cette nomenclature ces mots:

«... le rachat des lignes de ces entreprises qui seront en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.» C'est à dire que la Confédération serait également obligée de racheter avec les lignes indiquées à l'art. 2 celles qui se trouveraient en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi. Cela paraît naturel et nous vous recommandons aussi cette modification.

Lorsque votre commission a discuté l'art. 2 à Interlaken, il a été fait plusieurs propositions tendant au rachat par la Confédération d'autres lignes que celles énumérées à l'art. 2. Après discussion, ces lignes ont été indiquées par une proposition faite par quelques membres de la commission. Elles ont été énumérées également, dans le rapport que nous avons adressé à ce sujet au conseil fédéral, rapport du 13 septembre courant qui a été distribué à MM. les membres des chambres fédérales, ce qui nous permet de ne pas nous appesantir sur la question.

Le conseil fédéral et la majorité de votre commission ont pensé qu'il n'y avait pas lieu de généraliser immédiatement la nationalisation des chemins de fer, mais qu'il valait mieux avant tout assurer à la Confédération la possession des principales lignes qui servent les intérêts internes et internationaux.

Les lignes secondaires en question ne réunissent pas les conditions nécessaires pour entrer dans cet ensemble; la situation financière, le rendement de ces lignes ne sont pas suffisamment connus aujourd'hui; la Confédération s'exposerait, nous dit le conseil fédéral, à les payer trop cher et par conséquent à faire des pertes. D'après le rapport présenté au conseil fédéral à ce sujet, il faudrait une somme de 60 millions. Le rapport du conseil fédéral nous dit que si on compare ce prix au rendement de ces lignes, il serait difficile de faire face au paiement des intérêts et à l'amortissement. Il est à remarquer que toutes ces lignes, pour la plupart du moins, sont loin d'être arrivées à leur entier développement. Le conseil fédéral pense par conséquent que le moment n'est pas encore venu d'étendre le rachat à ces lignes.

En ce qui concerne le § 3, le conseil fédéral dit:

«Au cas où le rachat du Nord-Est dans son ensemble ne pourrait pas s'effectuer sur la base des dispositions régissant le réseau primitif, le conseil fédéral exclura du rachat celles des lignes, au bénéfice de concessions spéciales, dont le prix serait excessif et dont la possession n'est pas indispensable pour une exploitation rationnelle des chemins de fer fédéraux.»

Le conseil des états a pensé qu'il fallait adoucir ces termes en disant:

«Le conseil fédéral pourra exclure du rachat. . .»

Cet amendement du conseil des états, votre commission vous propose de l'adopter.

L'alinéa 4 de cet art. 2 porte ce qui suit:

«Le conseil fédéral est autorisé, moyennant l'assentiment de l'assemblée fédérale, à acheter les chemins de fer mentionnés ci-dessus de gré à gré, mais en se conformant aux règles servant à déterminer le prix de rachat.»

Le conseil des états a voulu étendre les obligations de la Confédération, et sur une déclaration faite soit au conseil des états soit ici par l'honorable chef du département des chemins de fer, nous faisons entrer en ligne de compte les concessions, en sorte que cet alinéa serait conçu en ces termes:

«Le conseil fédéral est autorisé, moyennant l'assentiment de l'assemblée fédérale, à acheter de gré à gré les chemins de fer mentionnés ci-dessus; la législation fédérale et les concessions feront règle pour la détermination du prix de rachat.»

C'est une concession faite à la minorité et qui lui donne des garanties sérieuses dans ce sens qu'aujourd'hui, d'après les textes admis, la loi sur la comptabilité ne fera pas seule règle, les dispositions inscrites dans les actes de concessions devant être aussi examinées par le tribunal fédéral dans le cas où il y aurait recours.

Nous recommandons cette proposition au conseil national.

**M. Fazy:** Je me trouve dans la même situation que mon collègue M. Favon et j'ai à formuler certaines réserves à l'endroit du projet de loi du conseil fédéral.

L'une de ces réserves se rapporte à l'article actuellement en discussion. Elle concerne le prix de rachat et les indemnités à payer.

Vous me permettez donc d'exprimer mon opinion sur cette question qui a vivement agité l'opinion publique en Suisse dans ces derniers temps.

Il serait inutile de contester que lorsque l'idée de la nationalisation des chemins de fer a été lancée, lorsque le projet que nous discutons a été publié, certaines appréhensions ne se soient pas fait jour, certaines critiques n'aient pas été formulées au sujet des procédés indiqués dans le message pour acquérir les lignes de chemins de fer.

Je ne suis nullement actionnaire des chemins de fer, je n'appartiens ni de près ni de loin à aucune compagnie; si je prends la parole aujourd'hui, c'est purement et simplement pour me faire l'écho des craintes éprouvées dans le public, non seulement suisse mais aussi à l'étranger.

Nous tous ici présents, nous sommes jaloux et jaloux à juste titre de la renommée qui entoure le crédit de la Suisse, crédit de tout premier ordre. Notre pays est considéré comme un pays d'honnêteté et de loyauté absolues, proverbiales. Or, il est un fait absolument certain, c'est que les chiffres des évaluations formulées dans le message du conseil fédéral ont provoqué dans notre pays, de part et d'autre un certain étonnement.

Je ne veux pas entrer ici dans les détails de la question, me bornant à citer un fait qui du reste a été relevé dans l'autre conseil, c'est que, si je ne me trompe, la Confédération en 1891 avait l'intention d'acheter les actions du Central suisse en acceptant le chiffre de fr. 1000 par action, tandis qu'aujourd'hui, le prix de ces mêmes actions est évalué à fr. 500. Un tel écart entre ces deux chiffres a produit dans un certain nombre d'esprits non prévenus, et je suis du nombre, une véritable stupeur. Comment se fait-il que le conseil fédéral, qui acceptait le chiffre de fr. 1000, il y a quelques années, offre maintenant fr. 500 pour ces actions? Remarquez-le bien, le message est extrêmement précis; il nous dit page 140: «Il est très probable que les compagnies réclameront des indemnités plus élevées, mais il n'y a rien là qui soit de nature à nous inquiéter, car dans nos estimations, en tant du moins qu'elles ne reposent pas sur des résultats positifs, mais sur des possibilités, nous n'avons admis que des chiffres bas, plutôt favorables aux compagnies, afin de prévenir toute déception. . .»

Les chiffres du message sont donc considérés comme des maxima, et sont bien de nature, je le répète, à faire naître dans l'opinion publique, des appréhensions, des inquiétudes, et l'on se demande, si la Confédération a agi d'une manière absolument juste, équitable en formulant ainsi dans son message des prix qui paraissent être en désaccord avec la valeur réelle des titres dont il s'agit.

Il me semble donc qu'il y aurait lieu pour le conseil fédéral de rassurer une fois pour toutes l'opinion publique sur cette question qui évidemment revêt une très grande importance.

Et ici permettez-moi d'attirer votre attention sur un point. En 1850, lorsqu'on discuta la question de la création des chemins de fer, de très bons esprits demandaient la construction et l'exploitation par la Confédération. C'était une opinion très couramment répandue: l'assemblée fédérale d'alors ne voulut pas entrer en matière, préférant le système de construction et d'exploitation directe par les compagnies; elle estimait plus prudent de laisser à l'initiative

privée, aux efforts individuels le soin de doter notre pays d'un réseau de chemins de fer. Il y avait des risques à courir sur les sommes considérables. Des compagnies se sont formées, des capitaux se sont rassemblés, et nous avons vu se créer dans l'espace de peu de temps, les nombreuses lignes qui sillonnent aujourd'hui notre territoire. Est-il donc bien équitable de venir maintenant discuter minutieusement avec les compagnies qui ont couru des risques considérables, les prix d'acquisition de leurs lignes? Ah, je ne voudrais pas encourager, cela va sans dire, les compagnies dans des revendications qui ne seraient pas parfaitement équitables, mais un fait est certain, c'est que les évaluations contenues dans le message n'ont pas paru conformes à l'équité, à la réalité des faits.

En ce qui me concerne personnellement, et je crois bien être l'organe de mes collègues de Genève, j'ai le sentiment que dans un pays comme le nôtre, les pouvoirs publics doivent être la garantie la plus vigilante d'une parfaite loyauté dans les transactions. C'est à l'assemblée fédérale ou au conseil fédéral, à donner précisément à la population l'exemple du respect absolu des conventions. C'est pour cela que je viens demander ici, au nom des députés de Genève, dans ce moment que nous pouvons considérer comme solennel, de bien vouloir permettre que dans le procès-verbal de la séance d'aujourd'hui, le conseil fédéral fasse une déclaration formelle, catégorique qui rassurerait les intérêts en jeu. Cette déclaration ne serait pas bien grave, elle serait ainsi conçue:

«Le conseil fédéral ne se considère pas comme lié par les évaluations contenues dans le message et commencera par engager à l'amiable des négociations avec les compagnies.»

Il me semble qu'une déclaration de ce genre n'aurait rien de compromettant pour les autorités fédérales et rallierait, j'en suis convaincu, à la cause du rachat beaucoup d'hommes qui n'ont aucune prévention, mais qui entendent avant tout que cette grande opération du rachat se fasse dans des conditions absolument normales, régulières, de façon qu'aucun intérêt quelconque ne soit lésé. Et je dis que si cette déclaration est faite, les négociations qui s'ouvriraient ensuite auraient au point de vue de la réussite du rachat des conséquences excellentes. Croyez-vous que la guerre ouverte avec les compagnies vous facilitera la conclusion de l'emprunt d'un milliard dont il a été question? Croyez-vous que quand des intérêts respectables auront été mis en éveil, lorsque viendront les appréhensions, les inquiétudes, les rancunes, croyez-vous que cette opération financière sur laquelle le message ne fournit pas de détails, s'effectuera facilement? J'en doute.

J'estime donc qu'une déclaration dans le genre de celle que je demande au conseil fédéral de faire dans le procès-verbal d'aujourd'hui ne compromettra pas l'avenir, bien au contraire, elle facilitera l'opération financière du rachat qui pourra s'effectuer dans des conditions infiniment plus faciles et plus aisées.

**M. Théraulaz:** Vous avez sous les yeux les propositions que la minorité de la commission a pris la liberté de déposer, en modification de l'art. 2 propositions ainsi conçues:

Art. 2. Supprimer le dernier membre de phrase du dernier alinéa.

Insérer un dernier alinéa nouveau, ainsi conçu: «Les concessions feront règle pour tout ce qui concerne le prix et les autres conditions de rachat.»

Il s'agit de déterminer d'une façon précise si le tribunal fédéral sera lié par les dispositions de la loi sur la comptabilité, lorsqu'il s'agira de déterminer le prix de rachat et les bases financières qui serviront à établir ce prix de rachat, ou s'il devra ou pourra s'en tenir aux termes mêmes des actes de concession.

Cette question n'est pas nouvelle; elle a été longuement débattue au sein du conseil des états.

Soulevée par M. le député aux états Python, elle a été discutée par MM. les conseillers Scherb, Isler et Ritschard, à un point de vue tout-à-fait juridique, et par M. le conseiller fédéral Zemp qui, au nom de son département et en celui du conseil fédéral, a adhéré aux conclusions émises par les orateurs prénommés.

Malheureusement tout s'est borné à des déclarations qui, sans doute, ont leur grande valeur, émanant de juristes aussi distingués et autorisés; mais qui, malgré l'adhésion relative du chef du département, corroborée par celle du conseil fédéral, ne sauraient, néanmoins, prévaloir contre les textes de loi. Lorsque viendra pour le juge fédéral le moment de trancher les difficultés qui ne manqueront pas de surgir entre les compagnies et la Confédération pour la fixation du prix du rachat, il sera d'une importance capitale que, soit les compagnies, soit le juge, sachent exactement et sans confusion possible quel sera le droit applicable: des dispositions de la loi sur la comptabilité ou des dispositions des concessions interprétées directement, sans passer préalablement par le filtre de la loi. Ce point est de la plus haute importance; car les lois en question, et spécialement celle sur la comptabilité, si elles devaient s'appliquer aux conditions de rachat, auraient pour conséquence de modifier profondément et au détriment des compagnies les règles posées par les actes de concession. Elles engageraient le juge dans une voie qui lui enlèverait sa liberté d'appréciation ou tout au moins serait de nature à la diminuer.

On voit de suite l'importance qu'il y a pour les compagnies à pouvoir discuter la question de principe elle-même, c'est-à-dire la portée des termes des concessions devant le juge, en cas de rachat, et à ce que ce dernier ne soit pas doré et déjà lié par la loi sur la comptabilité et conséquemment par les calculs qui auront été établis en vertu de cette loi; mais puisse dans l'interprétation des concessions appliquer les principes généraux du droit.

La question suivante fut donc posée au sein du conseil des états, lors de la discussion du rachat:

«Le chef du département des chemins de fer estime-t-il que le tribunal fédéral, appelé à interpréter les clauses des concessions, aura à le faire d'après les principes généraux du droit ou bien s'il est lié par les dispositions de la loi sur la comptabilité?» Toute la question est là. Si vous estimez le tribunal fédéral lié par cette loi, nous n'avons pas besoin de faire des procès, cela ne servirait à rien; s'il est libre de baser son appréciation sur l'examen des concessions, c'est autre chose.

Le projet dit que les chemins de fer seront rachetés d'après les concessions et d'après la «Gesetzgebung»,

c'est-à-dire d'après la législation fédérale. Et dans votre exposé de motifs, vous relevez tous les principes consacrés par la loi sur la comptabilité. Ce point est très important et mérite d'être élucidé.»

Là-dessus une longue et intéressante discussion s'engagea. Voici comment s'exprimèrent, entre autres, MM. Scherb, Zemp et Ritschard :

M. Scherb: Le tribunal fédéral est-il lié par la loi sur la comptabilité, en ce qui concerne les principes à appliquer pour la fixation du revenu net et du capital de premier établissement? Je réponds avec M. Python: Non! Il est évidemment certain que nous ne pouvons pas changer les dispositions des concessions, qui sont de droit matériel, par une loi subséquente. Il est non moins certain que nous ne saurions non plus, par voie d'interprétation authentique, donner unilatéralement aux concessions un sens qui nous conviendrait.

Mais personne ne veut procéder ainsi que le craint M. Python. C'est précisément là notre force contre les reproches que l'on nous fait, d'abus de pouvoir, de vol, d'illoyauté, etc. Nous restons sur le terrain du droit, nous voulons simplement ce qui est contenu dans les concessions, ni plus, ni moins.

Maintenant, je me demande: Le projet de loi indique-t-il que le juge devra fixer d'après elle le capital de premier établissement? Je ne le crois pas. Lisez l'art. 20, qui fixe la règle. Le conseil fédéral doit entrer en négociations avec les compagnies, et cela dans deux directions différentes: Premièrement en vue d'une entente pour fixer ce qui doit être porté dans le compte de construction et dans le compte de renouvellement. Ces pourparlers ont lieu sur la base de la loi sur la comptabilité.

Mais si l'entente n'intervient pas entre les parties, le rôle du tribunal fédéral commence. Et certainement ce dernier est lié par la loi sur la comptabilité. Toutefois, ses décisions ne font pas règle pour le rachat; elles valent simplement pour la comptabilité. Les compagnies ne perdent rien à cette procédure, sinon d'être exposées à donner de moins gros dividendes. Voilà pour le premier cas. Dans le second cas, qui est celui du rachat, si l'entente ne peut pas intervenir, le tribunal fédéral est averti que son jugement doit intervenir d'après la base des concessions.

Le tribunal fédéral demeure donc absolument libre de se déterminer d'après son appréciation et sa conviction, sur la base des concessions.

M. Zemp: Par la loi sur la comptabilité il n'est rien changé à la portée matérielle des concessions en ce qui concerne les conditions de rachat. De même pour le présent projet de loi. Dans les dispositions ci-après les concessions demeurent en vigueur (je prends les concessions du Jura-Simplon): En cas de rachat le paiement de 25 fois le revenu net, etc., ou au moins les frais de premier établissement. De ces frais il y a lieu de déduire l'usure, le fonds de réserve et de renouvellement. Remise de la ligne en état satisfaisant sinon il y a lieu à réduction.

Je suis donc entièrement d'accord avec M. Scherb que le tribunal fédéral demeure entièrement libre de se prononcer soit sur le principe d'après lequel le rachat doit se faire, soit sur la fixation du prix de rachat et d'appliquer la loi qui lui paraîtra convenir et qu'il n'est pas lié par les indications des conseils.

M. Ritschard: Je saisis cette occasion de déclarer

que je partage entièrement, quant au fond, l'opinion que nous ont développée dernièrement M. Scherb et aussi M. Isler. Comme il existe quelque doute sur la portée de la loi sur la comptabilité par rapport au rachat et sur la question de savoir si ce sont les dispositions des concessions qui sont applicables au fond, il me semble qu'il serait à propos — d'autant plus que nous sommes tous d'accord sur le fond de la question — de déclarer dans la loi, par une interprétation authentique, quelle est notre manière de voir sur la corrélation qui doit exister entre la loi sur la comptabilité et les dispositions du droit privé des concessions. L'art. 2 statue — M. Python avait parfaitement raison de soulever cette question —: «L'acquisition des chemins de fer aura lieu, par voie de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions. «On nous dit que le tribunal fédéral sera libre dans l'application des lois. C'est parfaitement juste. Toutefois, dans ce cas nous voulons enlever au tribunal fédéral la liberté de donner à la loi sur la comptabilité une signification, une portée matérielle, autre que celle qui concorde avec les concessions. Ainsi que je l'ai déjà dit, la loi sur la comptabilité n'est, à mon avis, qu'une loi d'ordre. Elle règle la marche à suivre, dans la forme, pour arriver à déterminer certaines questions litigieuses; mais, quant au fond, elle ne doit modifier en rien les concessions, je suis d'avis que nous ne devons pas mettre le tribunal fédéral dans la fausse position de vouloir, suivant les cas, chercher dans la loi sur la comptabilité, quelque chose d'autre que ce que nous avons voulu y placer nous-mêmes. Comme la forme que M. Python a choisie n'est pas, à mon avis, la meilleure, il me paraît donc que ce que nous pourrions faire de mieux pour résoudre convenablement cette question serait de régler, par une interprétation authentique dans l'art. 2, tout ce litige, qui, en réalité, n'en est pas un pour nous.

Je ne fais pas de proposition, mais une simple observation, qui peut-être pourra être prise en considération au conseil national. Je ne serais pas en mesure, pour le moment, de vous soumettre une rédaction bien déterminée. Je le répète: la chose pourrait se régler ainsi: alors tout le monde serait tranquille; MM. Python et Gavard, les actionnaires et le tribunal fédéral aussi.

C'est pour nous conformer à ces indications de M. Ritschard que nous déposons la proposition dont vous avez le texte sous les yeux et que nous recommandons à votre attention

**Curti:** Es ist im Juni 1896 eine Uebereinkunft zwischen dem Bund und den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossen worden, wonach mit den Vereinigten Schweizerbahnen, deren Konzessionen in jener Uebereinkunft zusammengelegt wurden, auch die Rickenbahn und die Toggenburgerbahn vom Bunde erworben werden sollen, falls die Vereinigten Schweizerbahnen den Betrieb, beziehungsweise den Bau dieser beiden Linien übernehmen würden. Infolge dessen glaubte ich in der nationalrätlichen Kommission fordern zu dürfen, dass diese Linien mitübernommen würden auch dann, wenn nicht die Vereinigten Schweizerbahnen es seien, welche die Rickenbahn zu bauen sich anheischig machen, son-

dem ein anderer Unternehmer. Ich that dies, als die Frage der Nebenbahnen zur Sprache kam, im Anschluss an einen Antrag von Herrn Comtesse, welcher den Jura Neuchâtelois vom Bunde zurückgekauft wissen wollte und in Verbindung mit andern Anträgen, welche damals hinsichtlich der Nebenbahnen von den Herren Geillinger, Benziger u. s. w. gestellt worden sind. Damals schon betonte ich allerdings, dass die Frage der Rickenbahn eine andere sei, weil es sich hier nur noch um eine Form handeln könne; denn wenn man zugesagt habe, diese Bahn zurückkaufen zu wollen, falls die Vereinigten Schweizerbahnen sie bauen würden, so sei es eigentlich selbstverständlich, dass sie auch dann zurückgekauft werden sollte, wenn ein anderer Unternehmer diesen Bau ausführe. Der Bundesrat hat nun über alle jene Anträge, die in einen vereinigt worden sind, und sich dahin zuspitzen, dass man vom Bundesrat einen Bericht über diese Frage der Nebenbahnen verlange, diesen Bericht erstattet, und es ist darin abgelehnt worden, dass irgend eine dieser Nebenbahnen in den Rückkauf miteinbezogen werde. Ich gebe nun zu, dass es für den Bund im gegenwärtigen Moment gewisse Schwierigkeiten hat, das Rückkaufprojekt auszudehnen und dass man ganz wohl der Ansicht sein kann, die blosser Erwerbung der Hauptbahnen werde sicherer in der Volksabstimmung durchdringen. Aber auf der andern Seite will mir scheinen, dass auch die Ansicht, die heute Herr Baldinger geäußert hat, und die er schon in einer frühern Rede betonte, sehr wohl erwogen zu werden verdient. Wir können nicht gut ermessen, ob das eine oder das andere Moment in der Volksabstimmung stärker sein werde, dasjenige, dass man sagt, man wolle den Wagen nicht überladen, oder das andere Argument, welches dahingeht, man solle auch den Gegenden, welche nur solche Nebenbahnen haben und nicht zu Hauptbahnnetzen gehören, Gerechtigkeit werden lassen und ihre Interessen berücksichtigen. Jedenfalls ist diese Frage eine recht wichtige, und nach meinem Dafürhalten werden eben sehr viele Schweizerbürger unsere grosse Rückkauffrage nicht nach den allergrössten Gesichtspunkten beurteilen, sondern nach den nächstliegenden Bedürfnissen und Interessen, und auch diejenigen, glaube ich, welche selbst nach ganz grossen Gesichtspunkten diese Frage beurteilt haben, dürften wohl auch zugleich an die örtlichen Interessen gedacht und die regionalen Verhältnisse, diese Interessen ganzer grosser Landesteile, zu berücksichtigen keine Scheu getragen haben. In einer wirtschaftlichen Frage ist das ja auch ungemein natürlich, und man kann es niemand übelnehmen, wenn er beim Rückkauf eben auch dabei sein will.

Nun sind hier im Rate neue Anträge, die auf diese Frage Bezug haben, eingereicht worden, einer von Herrn Comtesse, den er in Verbindung mit Herrn Favon stellte und wobei offenbar die Rücksicht sie leitete, dass die Linien Jura-Neuchâtelois und Vollandes-Annemasse vom Bunde wegen ihrer militärischen und nationalen Bedeutung bald sollten erworben werden, und von mir ist ein Antrag gestellt worden, dass der Bund auch dann die Rickenbahn zurückkaufen möge, wenn nicht die V. S. B., sondern jemand anders, gleichviel ob ein Baukomitee oder vielleicht der Staat St. Gallen, dieselbe erstellen und in Betrieb setzen würde. Es

besteht zwischen diesen zwei Anträgen insoweit eine Verwandtschaft, als eben beiden diese Angelegenheit der Nebenbahnen zu lösen suchen, und ich glaube, dass sogar die ganze Frage, vielleicht einige kleine Verhältnisse noch ausgenommen, die ich nicht kenne, gelöst sein wird, wenn diese beiden Anträge angenommen werden, wobei ich nicht behaupten will, dass das gerade in der von uns gewählten Form geschehen muss; denn es sind eben alle diejenigen Bahnen, welche damals in der Kommission zurückgekauft werden wollten und worüber der Bundesrat Bericht erstatten sollte, in diesen zwei Anträgen berücksichtigt, einzig ausgenommen die Emmenthalbahn, die, glaube ich, aus dem Spiel bleiben darf, ohne dass man eine Landesgegend schädigt, weil diese Bahn sich ganz gut behauptet und fortwährend besser entwickelt. Wenn man die Emmenthalbahn ausnimmt, so sind alle übrigen Nebenbahnen, von denen in der Kommission die Rede gewesen ist, in unsern zwei Anträgen mit-enthalten, im Antrage Comtesse-Favon der Jura-Neuchâtelois und Vollandes-Annemasse, von welchen nicht verlangt wird, dass sie jetzt gekauft werden, sondern auf die man eigentlich nur den Bund aufmerksam macht und für die man das Interesse des Bundes in einiger Zeit in Anspruch nehmen will, und in meinem Antrage, obwohl er nur von der Rickenbahn spricht, ist auch die Toggenburgerbahn, die Tössthalbahn und die Südostbahn berücksichtigt. Es ist hier ein ganzes System von Bahnen, welche eine Befruchtung erfahren würden, wenn das Mittelstück, die Rickenbahn, gebaut wäre. In diesem Falle wird die Toggenburgerbahn aus der schwierigen Lage, in der sie sich heute befindet, herauskommen, es wird die Südostbahn einen grössern Verkehr haben, und es wird die Tössthalbahn mit ganz geringen Baukosten an die Rickenbahn anschliessen können und damit neue Verbindungen erhalten, an welche sie schon lange denkt und für die sie bereits Studien machen lässt. Ich glaube, dass wenn man die Rickenbahn miteinbeziehen würde, was ich übrigens ohnehin für billig halte auf Grund der bereits abgeschlossenen Uebereinkunft, dann auch nicht nur den betr. Landesgegenden, welche die Rickenbahn durchziehen soll, ein Entgegenkommen bewiesen würde, sondern zugleich noch den verschiedenen anliegenden Thalschaften, durch welche die Toggenburger-, die Südost- und die Tössthalbahn ziehen, und mir scheint es für den Rückkauf eine ausserordentlich wichtige und spitzige Frage zu sein, ob man diese ganze Bevölkerung vor den Kopf stossen und ihr nichts geben soll, oder ob man mit geringen Opfern auch diese Bevölkerung berücksichtigen wolle. Wenn man die Simplonfrage nicht aufgeworfen hätte, dann könnte man sagen, man solle von weitem nicht sprechen; wenn man aber einmal den Simplon mitnimmt, was ich angesichts der Umstände billige und für richtig halte, so ist es doch ganz begreiflich, dass eben auch andere Aspirationen entstehen und andere Landesgegenden sich fragen, wie sie in diesem Rückkauf sich zurecht finden können, und gewiss ist ja gerade die Ostschweiz im Verhältnis zur Westschweiz in diesem Gesetze wenig bedacht; was man ihr geben will, ist ein Wechsel auf sehr lange Sicht, und was die Nebenbahnen anbetrifft, so ist kein innerer Grund vorhanden, sondern lediglich die Opportunität der grössern oder geringern Auslagen, sie nicht mitzu-

übernehmen. Die Gegenden, in welchen Nebenbahnen sind, werden es schwer verstehen, dass sie an diesem eidgenössischen Fest nicht teilnehmen können, während alle andern zur Mahlzeit eingeladen sind. Die schweizerischen Hauptbahnnetze sind ja eigentlich keine konstitutionellen Begriffe; es hat früher gar keine Netze gegeben; unser Staatsrecht hat nur Linien gekannt bis zu dem Tage, wo man, um den Rückkauf besser zu stande zu bringen, diese Linien zusammenlegen wollte und die Konzessionen vereinigte. Und nun sind in diesen Netzen gute und böse, reiche und arme Linien mit-enthalten; da befinden sich viele, welche sehr schlecht rentieren. Hingegen die Tössthal-, die Südostbahn und der Jura-Neuchâtelois die können nicht mit, und da ist es begreiflich, wenn dort die Bewohner sagen: Sind wir denn weniger gute Eidgenossen, dass die Eidgenossenschaft uns nicht zurückkaufen will, als diese und diese Linie, welche auch nichts ergeben hat und die bloss darum, weil sie mit andern in ein Hauptbahnnetz vereinigt ist, eingeladen wird, vom Bunde sich kaufen zu lassen? Ich möchte nicht missverstanden werden. Mir liegt sehr viel daran, dass der Rückkauf geschehen kann und dass man diejenige Form sucht, welche am ehesten geeignet ist, unser Projekt dem Volke beliebt zu machen. Ich will darum auch meinerseits nicht sagen, dass man nun alle Nebenbahnen mitnehmen solle; aber ich glaube, dass die zwei Anträge, welche von den beiden Herren aus der Westschweiz und mir gestellt worden sind, verdienen, beachtet und näher geprüft zu werden, deshalb, weil sie in der Hauptsache diese Nebenbahnfrage lösen und allen den Gegenden, welche solche notleidende Nebenbahnen haben, etwas bieten, ohne dass dabei der Bund übermässig engagiert wird. Denn im Grunde ist das von uns Geforderte nicht sehr viel; es ist etwas, das ganz gut in die grosse Milliardenschuld hineingeht. Deshalb wird niemand verwerfen, weil dieses Quintchen mit auf die Wage gelegt wird.

Ich möchte Sie bitten, die beiden Anträge der Kommission zu überweisen, damit letztere über dieselben noch einmal ernstlich spreche, da sie von einem neuen Gesichtspunkte ausgehen, der bis jetzt noch nicht erwogen worden ist: Mittel und Wege zu finden, diese ganze Angelegenheit der Nebenbahnen auf eine möglichst praktische, den Bund nicht zu sehr engagierende Weise zu lösen. Ich habe Ihnen, zum Teil wenigstens, bewiesen oder einen Gedanken gegeben, dass das geschehen kann, und es würde nun Sache der Kommission sein, zu untersuchen, ob dem wirklich so ist und Ihnen Bericht zu erstatten. Ich bitte Sie endlich, diese Sache nicht zu leicht zu nehmen; sie geht von entschiedenen Rückkaufsfreunden aus und hat nur die eine Absicht, zu machen, dass der Rückkauf nicht am Widerwillen einzelner Landesgegenden, welche sich nicht gehörig bedacht glauben, scheitert, also die Sache so zu verbessern, dass sie bei unserm Volke eine möglichst einmütige Aufnahme findet. Ich unterlasse es, den Antrag im einzelnen zu entwickeln und von der Rickenbahn selbst des Näheren zu sprechen, weil ich hoffe, dass Sie meinen Ordnungsantrag gutheissen und die Rückweisung der beiden Anträge an die Kommission beschliessen werden. Ich hoffe auch, es werden die Herren Comtesse und Favon damit einverstanden sein; denn es

ist ja in der That schwer, über ganz neue Sachen, neue Gesichtspunkte so kurzer Hand im Rate zu entscheiden.

**Präsident:** Sind die Herren Comtesse und Favon im Falle, eine Erklärung abzugeben, ob sie dem Antrag Curti beistimmen?

**M. Comtesse:** Je remercie beaucoup M. Curti de la sollicitude qu'il témoigne à notre proposition. Celle-ci est placée comme devant faire l'objet d'un art. 2bis étant absolument différente de l'art. 2.

L'art. 2 parle des chemins de fer qui doivent être acquis par voie de rachat et dont la Confédération doit dénoncer immédiatement le rachat; nous voulons poser dans la loi le principe du rachat de lignes à voie normale sans que la Confédération soit tenue de les racheter immédiatement, elle peut le faire plus tard.

Je crois également que la proposition de M. Curti doit faire l'objet d'une proposition spéciale. M. Curti veut que la Confédération dénonce le rachat d'une ligne qui n'est pas construite!

Il faut que la discussion suive son cours normal; à l'art. 2bis nous discuterons notre proposition qui, je le répète, diffère tout-à-fait de l'art. 2. Si M. Curti veut ajouter son vagon à notre petit train, nous examinerons la question à ce moment.

En tous cas je demande que notre proposition soit discutée à sa place, après que l'art. 2 aura été liquidé.

**Präsident:** Nachdem sich die Herren Comtesse und Favon der Anschauung des Herrn Curti nicht anschliessen, will ich Herrn Curti anfragen, ob er seinen Antrag auf Rückweisung an die Kommission aufrecht erhält oder auf denselben verzichtet?

**Curti:** Ich möchte in diesem Falle, — da ich Herrn Comtesse vorhin bei einer persönlichen Unterredung nicht recht verstanden habe — bitten, meinen Antrag gesondert an die Kommission zurückzuweisen.

**M. Cérésolle:** Puisque nous avons décidé en principe de nationaliser nos chemins de fer, nous devons le faire aussi rationnellement que possible. La proposition de MM. Favon et Comtesse complète et améliore certainement sous ce rapport le projet, puisqu'elle a pour but le rachat de voies qui, sans faire partie des cinq grands réseaux actuels, présentent pour la Suisse un intérêt national. Je la voterai donc.

Je ne puis en dire autant des propositions de MM. Fazy et Théraulaz. Ces messieurs voudraient obliger le tribunal fédéral, lorsqu'il déterminera la valeur de rachat des titres des compagnies, à ignorer la loi sur la comptabilité des chemins de fer. Or, la question de savoir quelle loi est applicable au rachat et en général celle de savoir quelle loi fait règle dans chaque cas particulier soumis au tribunal fédéral est du ressort du tribunal lui-même, et nous pouvons être certains que le tribunal la ju-

gera dans la plénitude de son indépendance et de ses lumières, sans se considérer comme lié par l'opinion que nous pourrions exprimer. Je ne crois pas que nous puissions donner à cette opinion la forme d'un article de loi interdisant aux tribunaux qui connaîtront du rachat de prendre en considération la loi sur la comptabilité. Ce n'est du reste pas ce que nous proposent MM. Théraulaz et Fazy. La loi sur la comptabilité existe, le peuple auquel elle a été soumise l'a confirmée, et il appartient maintenant, en vertu de la séparation des pouvoirs, au tribunal fédéral seul de décider quand et où elle est applicable.

**M. Ador:** L'article que nous discutons en ce moment a une très grande importance puisqu'il détermine les lignes dont la nationalisation sera poursuivie de suite. Je demande la permission d'exposer encore une fois ici la situation très particulière du canton que je représente.

La compagnie du Jura-Simplon aboutit à l'une des têtes de ligne de son réseau à Genève dans une gare étrangère qui est la propriété de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Je serais ingrat et traduirais mal mes sentiments en vous laissant supposer que jusqu'à présent à Genève nous ayons lieu d'être mécontents des rapports que nous avons entretenus comme état et place de commerce avec la puissante compagnie qui exploite le tronçon Genève-La Plaine et possède la gare de Genève. Nous avons généralement trouvé dans cette compagnie une compréhension nette de ses propres intérêts et de ceux de la place de Genève et de la Suisse romande toute entière à laquelle elle apporte toutes les marchandises venant de Marseille, de Lyon et du sud de la France.

Cet état de choses pourrait continuer sans inconvénients tant que ce sont des compagnies privées, que ce soit le Jura-Simplon, le Paris-Lyon-Méditerranée, le Nord-Est ou le Central, peu importe, qui discutent entrelées. Elles sont sur un pied d'égalité, ce sont des pairs qui discutent ensemble; mais j'avoue que je n'ai jamais pu concevoir un seul instant la nationalisation des chemins de fer suisses se faisant avec l'une des villes de la Suisse exterritorialisée, laissée en dehors du territoire suisse, parce qu'elle est possédée et exploitée par une compagnie étrangère. Je ne comprends pas l'état suisse possédant le réseau des chemins de fer et obligé de venir demander la permission à une compagnie étrangère pour entrer dans une gare située sur le territoire suisse, la Confédération obligée de passer un traité avec une compagnie étrangère pour pénétrer sur territoire suisse dans sa gare tête de ligne.

La proposition de MM. Comtesse et Favon a pour but de résoudre éventuellement et dans un avenir un peu lointain la question. Or, la question importante et sur laquelle je me permets d'attirer l'attention du conseil, c'est qu'il faut séparer la question de la gare de Genève-Cornavin de toute autre, en particulier des questions de raccordement. Le raccordement du Vollandes-Annemasse et d'autres chemins de fer d'un intérêt international n'est pas nécessairement lié à la possession par la Confédération de la ligne du Jura-Simplon, tandis qu'une fois en possession de ce réseau, la Confédération ne doit pas aboutir à Genève, à une gare appartenant à une compagnie étrangère.

A Bâle, sur la rive badoise, la question est tout autre; il y a une compagnie étrangère autorisée à exploiter un petit réseau sur territoire suisse, de même que je désire voir le Paris-Lyon-Méditerranée continuer à exploiter le petit réseau de 15 km de Genève-La Plaine qui est le complément nécessaire de la ligne de Lyon-Genève, mais la gare de Cornavin doit appartenir à la Suisse.

On n'admettrait pas à Bâle que le réseau du Central vint aboutir à une gare appartenant à une compagnie allemande.

Je le répète, les relations personnelles que j'entretiens avec la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, faisant partie du comité qui représente les intérêts suisses au sein de la compagnie, ne me donnent pas toute liberté d'appréciation pour traiter la question. Je tiens à déclarer qu'à maintes reprises nous avons obtenu des satisfactions importantes pour le commerce de toutes les parties de la Suisse romande; nous ne pourrions pas nous passer du concours de la compagnie et il est nécessaire que nous restions en excellents rapports avec elle.

Mais je dois me placer au point de vue suisse et demander à l'assemblée d'examiner s'il n'y a pas là une question spéciale qui s'impose à notre attention immédiate et qui consiste à ne pas exterritorialiser plus longtemps Genève de l'ensemble du réseau suisse; la situation deviendrait dangereuse le jour où la Confédération posséderait les chemins de fer suisses, tandis qu'elle est sans inconvénients tant qu'il s'agit de compagnies entr'elles.

Je ne fais pas de proposition ferme qui consisterait à ajouter un numéro 7 à l'énumération des lignes auxquelles le rachat s'appliquerait, en ce qui concerne le Paris-Lyon-Méditerranée pour la gare de Genève.

Ce droit, nous l'avons, la concession de 1852 réservait le droit de rachat du réseau Genève-La Plaine au canton qui le possède à toute époque et dans des conditions bien plus favorables, pécuniairement parlant, que la Confédération. Nous avons toujours estimé à Genève qu'il était contraire à nos intérêts d'en user brutalement. Aussi en 1893 avons-nous conclu, avec votre autorisation, une convention avec la compagnie P.-L.-M. qui n'a pas encore été ratifiée par le gouvernement français. Cette convention tranchait la question d'une manière favorable aux intérêts suisses en donnant au canton la propriété de la gare de Genève. Celui-ci confiait l'exploitation au Jura-Simplon, laissant au Paris-Lyon-Méditerranée l'exploitation du Genève-La Plaine.

Voilà la situation que je voudrais voir aboutir une fois le rachat effectué. Il dépend du conseil fédéral de la prendre en main. Au moment où nous rachèterons nos réseaux, il ne faut pas négliger une des villes importantes de la Suisse. La réalisation des vœux formulés par MM. Comtesse et Favon, en ce qui concerne spécialement le rachat du Vollandes-Annemasse, ne peut pas aboutir si la Confédération n'est pas au préalable propriétaire de la gare de Cornavin. Il ne faut pas séparer cette question de celle de la nationalisation, car l'intérêt en jeu n'est pas seulement genevois, il est national et suisse. C'est une question essentielle qu'il importe de ne pas laisser en suspens et sur laquelle je regretterais de voir les pouvoirs de la Confédération fermer les yeux.

Je tiens à dire encore un mot au sujet de l'amendement de MM. Théraulaz et Kuntschen qui a été combattu par M. Cérésole. Nous avons tous le plus grand respect pour le tribunal fédéral et M. Cérésole n'est pas le seul qui croie à l'indépendance de son opinion, mais il n'est pas moins certain qu'il est de notre devoir de faire une loi claire et dont la difficulté d'interprétation ne soit pas reprochée aux chambres.

La question de savoir si c'est la loi sur la comptabilité ou les clauses des concessions qui seront appliquées ou si toutes deux feront règle pour la fixation des indemnités est un point essentiel, sur lequel il importe que nous soyons parfaitement au clair.

A ce point de vue je suis prêt à me rallier, soit à l'amendement de M. Fazy qui demande l'insertion d'une déclaration du conseil fédéral au procès-verbal, soit surtout à celui de la minorité de la commission. La présence d'un article faisant partie intégrante de la loi, liera, quoiqu'en dise M. Cérésole, le tribunal fédéral qui est obligé de juger d'après cette loi. Si le texte de cette loi renferme une disposition formelle disant que le texte des concessions fait règle, le tribunal fédéral sera lié par cette clause.

Encore une fois, il faut que nous soyons au clair sur cette question obscure et qui déterminera dans une grande mesure le prix du rachat. Je pense que ce prix doit être calculé d'une manière large; il devrait être fixé si possible d'entente avec les compagnies, avec lesquelles il faudrait engager des négociations à l'amiable. Si ces négociations n'aboutissent pas, nous devons désirer que la loi permette au tribunal fédéral de tenir un compte équitable des intérêts des deux parties. Le rachat ne serait populaire qu'à la condition de respecter les droits des actionnaires. Ce n'est pas un crime que d'être actionnaire de nos compagnies de chemins de fer et d'avoir ainsi contribué à la prospérité du pays. Les actionnaires doivent être désintéressés complètement, largement et la Confédération ne doit pas en être à discuter de trop près l'indemnité de rachat de nos lignes.

J'appuie donc très vivement l'amendement Théraulaz qui est catégorique et stipule nettement que les concessions seules font règle et dispense le tribunal fédéral de tenir compte de la loi sur la comptabilité.

Bundesrat Zemp: Zu Art. 2 sind von den Herren Kuntschen und Théraulaz und von Herrn Curti Abänderungsanträge gestellt. Daneben ist von Herrn Fazy an den Sprechenden eine Anfrage gerichtet worden, auf die er zu antworten hat.

Herr Fazy will von dem Bundesrate die formelle Erklärung und begehrt, dass dieselbe zu Protokoll genommen werde, des Inhalts, dass der Bundesrat die in seiner Botschaft ausgemittelten Werte der Bahnen nicht als endgültig ansehe und dass er sofort auf dem Wege der Verständigung zur Ausmittlung der Werte schreiten wolle. Ich bedaure, diese Erklärung nicht abgeben zu können.

Es giebt für den Rückkauf nur einen Rechtsboden, nämlich den des konzessionsgemässen Rückkaufes. Einen andern kennen wir nicht. Dieser Rückkauf ist nun nächstens entweder anzukündigen oder es ist von einem Versuch des Rückkaufes

überhaupt Umgang zu nehmen. Der Bundesrat hatte daher die Verpflichtung, diejenigen Vorlagen zu machen, welche den Räten und dem Volke ermöglichen, die Frage des Rückkaufes zu bejahen oder zu verneinen. Eine und zwar eine der wichtigsten dieser Vorlagen war die möglichst genaue Ausmittlung der Werte der fünf Hauptbahnen. Diese Werte sind mit aller Sorgfalt, mit aller Umsicht und mit der grössten Gewissenhaftigkeit berechnet worden. Wenn die Bahnen mit dieser Wertschätzung nicht einverstanden sind, so ist ihnen die richterliche Untersuchung und das richterliche Urteil vorbehalten. Das ist der Weg, den die Dinge zu nehmen haben. Allerdings ist — und da komme ich Herrn Fazy in etwelchem Masse entgegen — der Bundesrat nie der Meinung gewesen, dass die von ihm aufgestellten Berechnungen für die Bahngesellschaften verbindlich seien. Wir nehmen nicht in Anspruch, dass unsere Ziffern unabänderlich feststehen. Wir halten dafür, dass sie richtig berechnet seien; aber wenn der Widerpart nicht damit einverstanden ist, so entscheidet der Richter. Auch insofern will ich Herrn Fazy entgegenkommen, dass ich hier mündlich wiederhole, was in der Botschaft des weitern ausgeführt und im Rechnungsgesetz vorgezeichnet ist, dass nämlich nach erfolgter Abstimmung über den Rückkauf der Eisenbahnen und bevor richterliche Untersuchungen veranlasst werden, der Bundesrat versuchen wird, auf dem Wege der Verständigung sich mit den Gesellschaften über die Werte der Bahnen auseinanderzusetzen. Das war immer die Meinung des Bundesrates und im Rechnungsgesetz ist hierüber eine ausdrückliche Vorschrift aufgenommen worden.

Betreffend den Antrag der Herren Kuntschen und Théraulaz kann ich mich auf die diesfallsigen Erklärungen, die ich mir bei der Eintretensdebatte gestattet habe, beziehen. Wir können nicht zugeben — ich wiederhole das — dass der Richter, der über die Rückkaufspreise zu entscheiden haben wird, von der bestehenden Bundesgesetzgebung Umgang zu nehmen habe.

Ich gehe über zu dem Antrag des Herrn Curti. Was zunächst die Rückweisungsfrage anbetrifft, so halte ich dafür, die Rückweisung sei nicht gerechtfertigt und nicht nötig. Herr Curti ist Mitglied der Kommission. Er hat den gleichen Antrag in der Kommission gestellt. Die Kommission hat denselben beraten und abgelehnt. Dieser Antrag ist sodann von Herrn Curti in einen andern Antrag inbegriffen worden, welcher durch die Kommission dem Bundesrate zur Berichterstattung überwiesen wurde. Der Bundesrat hat Ihnen in einem gedruckten Berichte über die Frage Bericht erstattet. Damit ist, glaube ich, soweit es sich um die Deliberation der Kommission handelt, alles geschehen, und es ist nun Sache des Rates, zu erklären, ob der Antrag des Herrn Curti begründet sei oder aber der Antrag der Kommission, über denselben hinweg zu schreiten.

Auch materiell möchte ich dem Antrag des Herrn Curti opponieren. In dem Vertrag zwischen der V. S. B. und dem Bundesrate, den Sie vor einem Jahr genehmigt haben, ist vorgesehen, dass, wie Herr Curti richtig ausgeführt hat, der Bund, wenn die V. S. B. vor dem Rückkauf die Toggenburgerbahn erworben und die Rickenbahn gebaut oder deren Bau begonnen haben werden, verpflichtet sei, auch die Toggenburgerbahn und die Rickenbahn



um denjenigen Preis ins Kaufgeschäft aufzunehmen, den die V. S. B. bezahlt haben. Das ist ein sehr klarer Vertrag, an den wir gebunden sind, bis es sich erwahrt haben wird, dass die V. S. B. die Toggenburgerbahn nicht erwerben und die Rickenbahn nicht bauen. Wenn der Fall eintritt, dass die V. S. B. diese Berechtigung nicht ausüben, dann erst ist der Vertrag in diesem Teile gegenstandslos. Die Verbindlichkeit des Bundes, die Toggenburgerbahn und die Rickenbahn um einen Preis, über den man sich zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und den beiden andern Bahngesellschaften nicht vereinbart hat, zurückzukaufen, ist dann aufgehoben, und es tritt für die Rickenbahn und die Toggenburgerbahn akkurat die gleiche Situation ein wie für die andern Nebenbahnen, die jetzt bestehen oder die noch nicht ausgeführt sind. Wir haben allerdings in der Botschaft die Meinung ausgesprochen und halten daran fest, dass nach der Erwerbung der fünf Hauptbahnen die Frage der weiteren Erwerbung der Nebenbahnen und insbesondere auch der Toggenburgerbahn nur eine Frage der Zeit sei, und wir haben gegenüber den Vertretern St. Gallens auch wiederholt die Meinung ausgesprochen, dass wir es als im Interesse des Bundes liegend ansehen würden, wenn die Rickenbahn gebaut würde. Aber jetzt schon diese Verpflichtung für die Rickenbahn zu übernehmen und andere Nebenbahnprojekte nicht auch einzubeziehen, wäre nicht richtig.

Es ist aber noch ein anderer Grund, warum wir uns gegenüber der Rickenbahn nicht schon heute verbindlich machen können. Es ist Ihnen wohl bekannt, dass die Regierung von St. Gallen über das richtige Tracé und die Baukosten der Rickenbahn eine Expertise hat machen lassen. Die Regierung von St. Gallen ist ja jetzt im Benehmen darüber, ob und welche Subvention der Kanton St. Gallen an die Rickenbahn zu leisten haben werde. Nach dem Expertengutachten ergibt sich, dass fünf Varianten studiert worden sind, von denen die billigste Fr. 6,600,000 und die teuerste Fr. 11,300,000 Baukosten erfordert. Die Regierung von St. Gallen konnte sich unseres Wissens bis jetzt über die Wahl eines Tracés und die Annahme eines Kostenvoranschlags zu keiner Vorlage an den Grossen Rat entschliessen, was dafür zeugt, dass die Frage eine sehr schwierige und dass man auch in St. Gallen in Bezug auf die Bemessung einer Subvention noch sehr zurückhaltend ist. Sollen wir nun heute hier behaupten: Ja, wir bauen die Rickenbahn unter allen Umständen? Ich glaube nicht. Dagegen sind wir damit einverstanden, dass, wenn eine passende Formel hierfür gefunden wird, ohne dass die Oekonomie des Gesetzes darunter leidet, erklärt wird, dass die Rickenbahn in das gleiche Verhältnis wie andere Bahnen gestellt werde. Wir wollen keine Benachteiligung der Rickenbahn, aber auch nicht eine Bevorzugung derselben.

Ich habe also die Meinung, dass der Antrag des Herrn Curti keiner weiteren kommissionarischen Untersuchung bedarf und auch materiell nicht begründet ist.

**M. Jeanhenry:** Le débat qui vient de se produire entre le conseil fédéral d'une part et MM. Théraulaz et Fazy d'autre part, m'oblige à intervenir dans cette discussion.

Mon honorable collègue et ami Fazy a fait appel, au début de son discours, à l'esprit de justice et d'équité du conseil fédéral et de l'assemblée fédérale. Je crois que cet appel est pour le moins inutile, attendu que ni au sein du conseil fédéral, ni au sein de l'assemblée fédérale personne n'a jamais eu l'ombre d'une idée de traiter cette affaire autrement que selon les principes de loyauté, d'équité et de justice. Nous voulons tous que ces principes soient respectés, nous ne voulons pas que l'état par le fait qu'il a dans cette affaire une double qualité, celle d'acheteur et celle de pouvoir public, se serve de cette dernière pour amoindrir et déprécier la marchandise qu'il a l'intention d'acquérir et pour en payer à ceux qui en sont les propriétaires actuels un prix qui ne correspondrait pas à la réalité. Cela, nous tous, que nous appartenions à un parti ou à un autre, il est bien certain que nous ne le voulons pas; nous voulons, au contraire, payer aux actionnaires, aux compagnies actuellement propriétaires des chemins de fer, ce qui leur est légitimement dû. Mais il ne faut pas non plus pousser les choses à l'extrême et méconnaître l'intérêt général au profit de l'intérêt particulier. Nous sommes ici, nous ne devons pas l'oublier, non pas les représentants des actionnaires, mais les représentants du peuple suisse. Or, le peuple suisse a dans cette affaire des intérêts qui précisément, dans une certaine mesure tout au moins, sont en contradiction avec ceux des actionnaires. Le vendeur a évidemment des intérêts contradictoires avec ceux de l'acheteur. L'un cherche à vendre sa marchandise le plus cher possible et l'autre à l'acheter au meilleur compte possible. Chacun fait ses propositions et établit son prix. Les estimations qui sont indiquées par le conseil fédéral, dans son message, estimations que nous lui aurions reproché de ne pas avoir faites, parce qu'elles étaient absolument nécessaires, mais que nous pourrions peut-être bien reprocher d'avoir publiées dans un moment inopportun, comment les a-t-il établies? Les a-t-il établies en sa qualité de pouvoir public comme devant lier les compagnies et les obliger à passer sous ses fourches caudines? Est-ce que le conseil fédéral a dit: voici les prix que j'aurai à payer aux compagnies, ces prix ne pourront pas être modifiés et c'est moi qui, dans cette affaire, étant juge et partie, les fixe d'une manière irréductible? Mais non, le conseil fédéral ne s'est pas placé sur ce terrain-là; il a émis des prétentions ou si vous le voulez, il a produit des estimations; il s'est borné à dire: Voilà suivant les experts les chiffres auxquels je suis arrivé, ils doivent représenter à peu près la contre-valeur des chemins de fer que je me propose de racheter et peuvent servir, tout au moins, entre nous, de base de discussion. Et alors de deux choses l'une: ces chiffres seront acceptés ou refusés, s'ils sont acceptés par les compagnies, c'est-à-dire par le vendeur, alors le contrat sera devenu parfait, la translation de la propriété se fera d'une façon absolument régulière, normale et l'état deviendra propriétaire des chemins de fer et en paiera la contre-valeur acceptée par les compagnies elles-mêmes. Et c'est à ce point de vue que j'abonde dans l'idée de M. Fazy lorsqu'il dit avec le conseil fédéral, qui est d'accord sur ce point, il vient de le déclarer, qu'avant de saisir les tribunaux il y a lieu de faire des démarches auprès des compagnies pour chercher à tomber d'accord avec elles sur le prix du rachat. Mais il est clair que si l'accord ne s'établit pas, nous sommes

dans la même situation que deux particuliers qui n'ont pu s'entendre et qui s'en vont devant les tribunaux. Et comment les tribunaux vont-ils juger? C'est là un point délicat sur lequel je demande à m'expliquer en quelques mots. Les uns disent: ils appliqueront les dispositions des concessions; les autres disent: ils appliqueront les dispositions de la loi sur la comptabilité des chemins de fer; d'autres disent enfin: ils appliqueront ce qu'ils voudront, la loi sur la comptabilité ou les termes des concessions. Je crois que ceux qui soutiennent cette dernière opinion sont en effet dans le vrai, et que toute espèce de déclaration quelconque qui interviendrait ici, inscrite ou non au procès-verbal, venant soit de la part du conseil fédéral, soit des membres de cette assemblée, ne pourrait absolument pas avoir pour effet de lier le juge. Ces déclarations peuvent être pour lui une indication comme l'est par exemple tel article de doctrine, tel passage d'un commentaire reconnu pour faire autorité; mais il n'en demeurera pas moins absolument libre et il appliquera le droit fédéral, qui comprend aussi bien la loi sur la comptabilité des chemins de fer que les concessions, car, en définitive, les concessions ne sont pas autre chose dans la plus grande partie de leur teneur, que des lois, c'est-à-dire des actes unilatéraux des autorités publiques, certaines parties de ces concessions prenant toutefois la forme du contrat, de la convention synallagmatique et bilatérale, lorsqu'il s'agit précisément de déterminer les conditions dans lesquelles se fera l'opération du rachat. C'est là ce que MM. Théraulaz et Kuntschen ont bien compris et c'est pourquoi ils nous proposent de dire dans la loi sur le rachat, par une disposition formelle qui lierait alors le juge, que celui-ci ne devra appliquer que le droit des concessions et par conséquent ne pas se préoccuper de la loi sur la comptabilité.

Le système est logique. Est-il bon? Cela c'est une autre affaire. L'honorable colonel Cérésole disait tout à l'heure que même avec la disposition proposée par MM. Théraulaz et Kuntschen, le juge aurait à appliquer toutes les lois existantes. Ici je ne suis plus d'accord. Je crois que le moyen indiqué par MM. Théraulaz et Kuntschen aboutirait en effet au résultat cherché; mais il consacrerait une véritable injustice en ce sens qu'il aurait pour effet de mettre la Confédération dans une situation absolument inférieure. En entrant dans cette voie, l'assemblée fédérale se mettrait d'ailleurs en complète contradiction avec elle-même, puisque la loi sur la comptabilité, qu'on l'admette ou qu'on ne l'admette pas, a été faite en vue du rachat et a reçu la sanction du peuple suisse. La disposition présentée par MM. Théraulaz et Kuntschen aurait donc, si elle était votée, cette portée, que la loi sur la comptabilité ne serait pas appliquée, car si le conseil national et le conseil des états ont le pouvoir, par leur accord, d'enfanter la loi, ils ont également le pouvoir de la modifier, même de la détruire par une nouvelle loi qui fait toujours règle et que les tribunaux doivent appliquer. Si donc nous adoptons la proposition de MM. Théraulaz et Kuntschen, nous arriverions à placer le tribunal dans cette situation de devoir, en application de la loi spéciale du rachat, interdire l'application de la loi sur la comptabilité. Il ne pourrait plus appliquer que le droit résultant des concessions. Toute la question est donc de savoir si nous voulons anéantir la loi sur la comptabilité ou si nous voulons la maintenir.

Si nous avons l'intention d'imposer au juge l'obligation d'ignorer cette loi, alors nous n'avons qu'à voter la proposition Théraulaz-Kuntschen, mais si nous voulons, au contraire, obéissant tout à la foi aux conseils de la justice et de la prudence, ne pas sacrifier en définitive les intérêts que nous représentons, les intérêts du peuple suisse dans son ensemble, aux intérêts privés très respectables, je le veux bien, des actionnaires des chemins de fer, nous devons repousser la proposition Théraulaz-Kuntschen.

Voilà en effet comment la question se pose. Pour moi, la réponse n'est pas douteuse. Je veux faire appliquer par le tribunal fédéral, agissant dans la plénitude de sa liberté et avec indépendance, le droit fédéral et tout le droit fédéral en vigueur. Je demeure persuadé qu'en laissant au tribunal fédéral toute sa liberté d'action, nous n'aurons pas à nous en repentir, ni les actionnaires non plus, attendu que nous aurons la solution juste, loyale, parfaitement équitable de cet incident qui a pris des proportions énormes au conseil des états, en raison des craintes manifestées par certains groupes et qui se réduit aujourd'hui à sa simple expression. Quand on songe, en effet, qu'il n'y a plus comme l'a déclaré M. Zemp à Interlaken, entre les évaluations des compagnies et celles du conseil fédéral qu'un écart de 50 millions, sur un milliard qu'il s'agit de trouver, cela ne compte pas. Et puis il faut ajouter que la justice très probablement n'aura pas besoin d'être saisie du différend. Les démarches faites par le conseil fédéral auprès des compagnies, aboutiront certainement à un résultat heureux, définitif et cette grosse question qui aura fait couler tant de flots d'encre et provoqué de si nombreux discours, trouvera la solution amiable en dehors de toute intervention judiciaire. Je conclus donc en combattant, dans tous les cas, d'une manière très énergique la proposition Théraulaz-Kuntschen.

**M. Favon:** Je regrette vivement que quelques-unes des paroles de M. Jeanhenry me forcent à répondre quelques mots. Je ne puis pas admettre qu'une déclaration du conseil fédéral n'ait aucune valeur, c'est du reste au conseil fédéral lui-même qu'il appartient de juger si c'est ainsi que l'on traite une déclaration solennelle faite par lui après délibération.

Pour ma part, je constate que la réponse de M. Zemp, bien qu'il ne se soit pas nettement déclaré d'accord avec M. Fazy, correspond à peu près à sa pensée. Mais j'insiste sur ce point que la valeur des déclarations de M. le chef du département est manifeste lorsque l'on constate combien elles diffèrent de celles du message. Dans le message il est dit que les chiffres sont définitifs, en ce sens qu'on ne les modifiera que pour les réduire, et nous avons le sentiment qu'ils avaient été établis par des hommes qui ne présentaient pas toutes les garanties désirables d'impartialité. Or, M. Zemp vient de nous dire que ces chiffres seraient revus, examinés contradictoirement par des hommes plus indépendants que les experts.

Quant à la loi sur la comptabilité, je n'ai jamais pensé que l'on pût, ne pas tenir compte d'une loi fédérale, mais les concessions forment la base sur laquelle l'évaluation doit être faite; la loi sur la comptabilité n'est pas une arme faite pour étrangler

les compagnies, son but est de régler certains points, elle sera appliquée avec loyauté sur la base des concessions.

Nous avons la faiblesse de considérer que des déclarations qui s'écartent ainsi de celles du message ont quelque importance, nous avons la confiance qu'elles engagent moralement le conseil fédéral qui en est responsable et nous ne pouvons laisser dire ici qu'elles n'ont aucune valeur.

**Bundesrat Zemp:** Ich habe übersehen, dass mir noch die Aufgabe zukommt, Herrn Ador zu antworten. Herr Ador hat darauf Bezug genommen, dass der grosse Bahnhof Cornavin in Genf und die 16 km lange Linie Genf-La Plaine im Besitz der P. L. M. sich befinde und dass es sich doch empfehle, auch dieses Stück mit dem Bahnhof in den Kreis der zu verstaatlichenden Linien einzubeziehen. Wir haben auch schon längst erwogen, dass wenn die J. S. ein Bestandteil des Staatsbahnnetzes sein werde, dazu notwendigerweise auch das Endstück Genf-La Plaine kommen müsse. Warum wir bis jetzt keine Proposition gemacht haben, ist Herrn Ador zum bessern Theile wohlbekannt. Die Gründe hiefür will ich hier kurz andeuten. Wir sind über das Rechnungswesen der P. L. M. gar nicht orientiert. Die P. L. M. hatte als ausländische Gesellschaft nach dem Rechnungsgesetz von 1883 auch keine Verpflichtung, uns über die Anlagekosten oder über die Betriebserträge irgendwelche Rechenschaft zu geben. Sie hat uns auch tatsächlich keine Meldungen gemacht. Erst seit Inkrafttreten des neuen Rechnungsgesetzes — und ich glaube mich noch daran erinnern zu können, dass auf die Initiative des Herrn Ador in diesem neuen Rechnungsgesetz die Bestimmung aufgenommen ward, dass dessen Verpflichtungen sich auch auf solche Netze ausdehnen, die im Besitze einer ausländischen Gesellschaft seien — sind wir in der Lage, die französische Gesellschaft zu verhalten, uns über das Genfer Stück Rechenschaft zu geben. Dieses Gesetz ist aber so spät in Kraft getreten, dass es uns unmöglich gewesen ist, das nötige Material uns zu verschaffen und zu verarbeiten. Es scheint allerdings einfach zu sein, für einen Bahnhof und ein 16 km langes Bahnstück die nötigen Berechnungen zu erhalten. Allein es ist zu bedenken, dass die P. L. M. für diesen Bahnhof und dieses Bahnstück nicht gesonderte Rechnung führt, sondern dass diese Rechnungsergebnisse eben in dem grossen Rechnungswesen der 6000 km langen P. L. M.-Linie inbegriffen sind. Bis da die nötige Operation gemacht ist und bis wir geprüft haben, ob die Berechnungen auch richtig seien, wird noch einige Zeit vergehen. Aus diesem äussern Grunde war es also nicht möglich, Vorschläge zu machen.

Wichtiger ist — und das weiss Herr Ador genau — dass Unterhandlungen gepflogen worden sind. Die Konzessionen des Kantons Genf enthalten Bestimmungen, welche weitaus günstiger sind, als die Bestimmungen der Konzessionen, welche der Bund erteilt hat. Deshalb hat Genf die Erwerbung des Bahnhofes und des Bahnstückes zu Handen des Kantons angestrebt. Zwischen der Regierung des Kantons Genf und der P. L. M. ist ein Vertrag abgeschlossen worden. Es haben dann auch Verhand-

lungen stattgefunden zwischen der Regierung von Genf und dem Bundesrat betreffend Uebertragung des Stückes, wenn es einmal in den Besitz von Genf gelangt sei, an den Bund. Alles war in Ordnung. Da kam aber die französische Regierung und sagte: Das dulden wir nicht. Die Verhandlungen sind seither sistiert; vielleicht werden sie wieder aufgenommen. Auf alle Fälle werden wir einmal zum Abschluss kommen können. Wir werden an Hand der Konzession gegenüber der französischen Gesellschaft eine Kündigung vornehmen. Dazu haben wir die Berechtigung, wenn die Bestimmung des Art. 4 unseres Entwurfes einmal Gesetzeskraft erhalten haben wird. Der Bahnhof Genf und das dazu gehörende Bahnstück wird dann erworben werden auf Grund eines besondern Bundesbeschlusses.

Wir gehen also mit Herrn Ador durchaus einig darüber, dass diese genferische Linie mit Inbegriff des Bahnhofes ein notwendiges Ergänzungsstück zum J. S.-Bahnnetz sei und dass wir, wenn wir einmal im Besitz der J. S. sein werden, es nicht unterlassen werden, deren Erwerbung wirklich zu vollziehen.

**Präsident:** Wenn das Wort nicht weiter verlangt wird, so werde ich die Diskussion schliessen. — Sie ist geschlossen.

**Curti:** Herr Bundesrat Zemp hat gesagt, dass über die Stellung der Rickenbahn vielleicht eine Erklärung abgegeben und gesagt werden könne, dass die Rickenbahn, wenn sie gebaut werde, gleich behandelt werde wie die Nebenbahnen, die schon bestehen. Ich nehme an, das wäre so gemeint, dass natürlich doch das Uebereinkommen mit den V. S. B. auf alle Fälle aufrecht bleibe. Ich bin nicht in der Lage, im Augenblick eine Formel vorzuschlagen, in welcher diesem Gedanken des Herrn Bundesrat Zemp Ausdruck gegeben würde. Ich möchte mich gerne mit Herrn Bundesrat Zemp ins Einverständnis setzen. Ohne in die materielle Seite der Frage einzutreten, möchte ich Sie also bitten, die Abstimmung über meinen Antrag zu verschieben.

**Präsident:** Wollen Sie dem Wunsche des Herrn Curti entsprechen, wonach die Abstimmung über seinen Antrag verschoben würde?

**Baldinger:** Ich meinerseits wäre sehr geneigt, der Anregung des Herrn Curti Folge zu geben, wenn Sie dann auch gestatten würden, dass morgen noch andere Anträge zu Art. 2 eingebracht werden. Ich habe für mich einen Antrag formuliert; ich wollte aber Rücksicht auf die stark vorgerückte Zeit nehmen und verzichtete darauf, ihn heute vorzubringen. Ich wünsche, mit Herrn Curti, dass morgen gestattet werde, zu Art. 2 weiter zu sprechen.

**Präsident:** Die Diskussion ist geschlossen und es kann sich lediglich darum handeln, ob Herr Curti mit Rücksicht auf die mit Herrn Zemp in Aussicht genommene Besprechung seinen Antrag überhaupt zurückzieht.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte doch bitten, nun über den Art. 2 abzustimmen. Ich glaube, die Sache ist liquid. Der Antrag des Herrn Curti ist in der Kommission zweimal behandelt worden, das erste Mal bei der ersten Lesung, und man ist Herrn Curti so weit entgegen gekommen, dass man den Bundesrat ersuchte, auch über diesen Antrag eine Prüfung zu veranstalten. Der Bundesrat hat den Bericht erstattet; er ist, wie vorausszusehen war, negativ ausgefallen und er musste negativ ausfallen. Wenn Herr Curti Aussicht hat, in einer Besprechung mit Herrn Bundesrat Zemp eine andere Form ins Gesetz hineinzubringen, so wollen wir das gewärtigen; in dessen glaube ich, dass wir ganz gut jetzt über den Art. 2 abstimmen können.

**Curti**: Ich habe den Antrag gestellt, Sie möchten meinen Antrag an die Kommission zur Berichterstattung weisen und habe darum über den Antrag selber nicht gesprochen. Wenn Sie heute über ihn abstimmen wollen, so nehme ich an, dass mir dann doch vergönnt sein wird, materiell über denselben zu sprechen. Sagen Sie, der Antrag solle nicht an die Kommission gewiesen werden, so habe ich doch, bevor Sie materiell entscheiden, noch das Recht, über denselben zu sprechen.

Herr Bundesrat Zemp sagte, es lasse sich vielleicht eine Formel finden, die mich befriedige und das ist ja wohl möglich. Darum wünsche ich, dass über meinen Antrag nicht abgestimmt werde. Ich will ihn übrigens auch gleich zurückziehen und mit Herrn Bundesrat Zemp eine Formel zu finden suchen, welche meinem Wunsche genügen kann. Das sollte mir doch, glaube ich, erlaubt sein. Was nun die Behauptung anbetrifft, mein Antrag sei in der Kommission verworfen worden, so ist das gar nicht richtig. Ich habe ja in der Kommission einen solchen Antrag gar nicht gestellt. Man sagt da allerlei Sachen, die vollständig unexakt sind, und wiederholt sie mit merkwürdiger Hartnäckigkeit. Ich sagte, der Bundesrat solle die verschiedenen Anträge, die gestellt worden sind — von Herrn Favon über Volande-Annemasse, von Herrn Comtesse über den Jura-Neuchâtelais, von Herrn Geilinger über die Tössthalbahn, von Herrn Benziger über die Südostbahn u. s. w. — prüfen und darüber Bericht erstatten und dann zugleich auch untersuchen, ob nicht wegen der Rickenbahn im Gesetz etwas gesagt werden sollte. Ich bemerkte aber, es sei zwischen diesen Anträgen und meiner Anregung ein prinzipieller Unterschied, indem ich nur eine Ausdehnung dessen, was den V. S. B. gewährt worden ist, auch auf allfällige andere Unternehmer der Rickenbahn bezogen wissen wolle. Nachdem der Bundesrat aber sagte, er wolle auf diese Nebenbahnen gar nicht eintreten, zeigt sich die Sache von einer ganz andern Seite und ich lasse alles andere fallen und will weiter nichts als eine formell

andere Fassung des Artikels in Bezug auf die Anerkennung dessen, was in der Uebereinkunft betreffend die Rickenbahn gesagt ist. Darüber ist also noch gar nicht entschieden worden, weil ich einen solchen Antrag nicht gestellt habe.

**Hüberlin**: Wenn Herr Curti von Hartnäckigkeit spricht, so behafte ich ihn bei diesem Ausdruck, nur dass er es ist, der die gleichen Anträge hartnäckig immer wieder bringt, wenn sie auch zwei- oder dreimal schon behandelt worden sind. Ich will nicht untersuchen, ob eine Abstimmung stattgefunden hat. Sollte es auch nicht der Fall sein, so weiss Herr Curti sehr wohl, dass ausser ihm alle Mitglieder der Kommission sich gegenüber dieser Anregung betreffend die Rickenbahn ablehnend verhalten haben. Dessen ungeachtet hat die Kommission diese Frage an den Bundesrat gewiesen. Wenn Herr Curti nun trotz seiner Hartnäckigkeit es versäumt hat, seinen Antrag zu begründen, so ist das wiederum nicht unsere, sondern seine Schuld, und ich beantrage, Herr Curti soll entweder seinen Antrag zurückziehen oder wir stimmen darüber ab. Wird er abgelehnt, so mag Herr Curti dann eine neue Formel suchen und dann wieder kommen; das kann ihm kein Mensch verbieten.

**Präsident**: Ich fasse die Sache so auf, dass die Diskussion über den Artikel geschlossen ist. Wenn Herr Curti auf denselben zurückkommen will, so muss der Rat darüber angefragt werden. Ich frage Herrn Curti an, ob er seinen Antrag als zurückgezogen betrachtet, oder ob er wünscht, dass über denselben abgestimmt werde.

**Curti**: Ich ziehe ihn zurück und bringe ihn nachher unter Umständen wieder ein. (Heiterkeit.)

**Präsident**: Sie haben sich mit Bezug auf das Schlusssalinea darüber auszusprechen, ob Sie die Fassung der Kommission oder diejenige des Antrages der Herren Kuntschen und Théraulaz annehmen wollen.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Mit grosser Mehrheit wird der Antrag der Kommission demjenigen der Herren Kuntschen und Théraulaz vorgezogen.

(Par une forte majorité le conseil préfère la proposition de la commission à celle de MM. Kuntschen et Théraulaz.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)

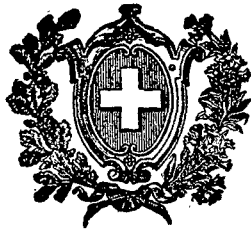
## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1897 - 16:00
Date	
Data	
Seite	939-960
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 821

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> 50

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 28. Sept. 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 28 sept. 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 939 hievor. — Voir page 939 ci-devant.)

Es liegen folgende neue Anträge vor:

**Antrag**  
der HH. Nationalräte Büeler, Schwander und  
Ming.  
27. September 1897.

Art. 8, Absatz 3.

Kantone, in welchen bis anhin die Eisenbahnen einer Besteuerung unterworfen waren und die infolge der vorstehenden Vorschriften eine Einbusse erleiden, sind hierfür vom Bunde mit dem zehnfachen durchschnittlichen Jahresbetrage der in den letzten 10 Jahren erhobenen Steuern zu entschädigen.

Les nouvelles propositions suivantes sont en présence:

**Proposition**  
de MM. les conseillers nationaux Büeler, Schwander  
et Ming.  
27 septembre 1897.

Art. 8, alinéa 3:

Les cantons dans lesquels les chemins de fer étaient jusqu'à présent soumis à des impôts, et qui par suite des dispositions de la présente loi subissent une perte de ce chef, seront indemnisés par la Confédération, qui leur versera une somme équivalente au décuple du revenu moyen annuel de ces impôts pendant les dix dernières années.

**Antrag**  
von Herrn Nationalrat Müri.  
28. September 1897.

Art. 8. Mit dem Uebergang einer Bahn an den Bund erlöschen sämtliche Bestimmungen der bezüglichen Konzessionen. Vorbehalten bleiben etwaige privatrechtliche Verpflichtungen zu gunsten Dritter, über welche die Berechtigten sich ausschliesslich mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinander zu setzen haben. Verpflichtungen, welche mit dem Bestande und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, oder im Zeitpunkt des Rückkaufes nicht liquidiert werden können, gehen auf den Bund über.

**Proposition**  
de M. le conseiller national Müri.  
28 septembre 1897.

Art. 8. Le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions. Restent réservées les conventions de droit civil existant au profit des tiers; les intéressés ont à s'entendre à ce sujet directement avec les anciens concessionnaires. La Confédération assume les obligations qui ont pour objet immédiat l'état et l'exploitation des chemins de fer, ou qui n'ont pu être liquidées au moment du rachat.

**Antrag  
von Herrn Nationalrat Hirter.**

28. September 1897.

Der Bund hat überdies die Aufgabe, die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes mit Inbegriff der Nebenbahnen zu fördern.

Der Rückkauf der in diesem Gesetz nicht vorgesehenen Bahnen, der Bau neuer Linien, sowie die Unterstützung derselben wird besonderen Bundesbeschlüssen vorbehalten.

**Amendement  
von Herrn Nationalrat von Planta zu obigem Antrag:**

... wird besonderen Bundesbeschlüssen vorbehalten, welche jedoch dem Referendum nach Massgabe des Art. 89 der Bundesverfassung zu unterstellen sind.

**Amendement  
von Herrn Nationalrat Kurz zum Antrage von Planta.**

Es sei der Referendumsvorbehalt auf die Fälle des Ankaufes oder Baues neuer Linien zu beschränken.

**Proposition  
de M. le conseiller national Hirter.**

28 septembre 1897.

La Confédération a en outre le devoir de travailler au développement du réseau suisse des chemins de fer, y compris les chemins de fer secondaires.

Le rachat des chemins de fer non prévus dans la présente loi, la construction de nouvelles lignes, ainsi que l'appui financier à leur accorder, sont réservés à des arrêtés fédéraux spéciaux.

**Amendement  
de M. le conseiller national de Planta à la proposition  
Hirter.**

... à des arrêtés fédéraux spéciaux, qui sont toutefois soumis au referendum aux termes de l'art. 89 de la constitution fédérale.

**Amendement  
de M. le conseiller national Kurz à la proposition  
de Planta.**

La clause référendaire n'est applicable qu'aux arrêtés concernant l'achat ou la construction de nouvelles lignes.

**Präsident:** Wir sind gestern bis zu Art. 2 bis, wie er von den Herren Comtesse und Favon beantragt wird, gekommen. Das Wort hat Herr Comtesse.

**M. Comtesse:** Je voudrais vous persuader en quelques mots que la proposition que j'ai présentée avec mon collègue M. Favon peut être votée sans aucun scrupule et sans aucune appréhension par le conseil, d'abord parce qu'elle n'entraîne pas après elle de graves conséquences financières, mais des dépenses bien peu considérables comparées au prix total du rachat; elle n'ajoute en définitive, d'après les propres estimations et les calculs du conseil fédéral dans son message supplémentaire qu'une surcharge de 50 à 60 millions sur l'ensemble de l'opération, c'est-à-dire sur un chiffre de 950 millions.

Vous me concéderez volontiers qu'il n'y a pas là de quoi grossir dans une mesure inquiétante l'opération du rachat et de quoi faire reculer ceux qui sont partisans résolus du rachat, même si le rachat de ces réseaux accessoires devait avoir lieu simultanément avec celui des grandes lignes. Mais nous ne demandons pas avec notre proposition que le rachat du réseau accessoire intervienne immédiatement, que le conseil fédéral le dénonce de suite; mais purement et simplement que le principe du rachat de ces réseaux accessoires soit posé dans la loi, de façon à ce qu'il puisse être sanctionné par le vote populaire, et qu'on n'ait pas besoin chaque fois que l'on voudra procéder au rachat de l'une ou

l'autre de ces lignes, de recourir à une loi spéciale soumise au referendum. Nous demandons que dans cette loi fondamentale du rachat sur laquelle le peuple sera appelé à se prononcer, on consacre d'ores et déjà le droit pour le conseil fédéral de compléter l'oeuvre du rachat par l'acquisition de ces diverses lignes. Ce sera dans 5, dans 10 ou 15 ans, ou plus tard encore, lorsque les nécessités de l'exploitation ou des intérêts économiques, stratégiques exigeront ce rachat. Le conseil fédéral sera juge des circonstances et proposera le rachat de ces lignes lorsqu'il le jugera opportun, il le fera peut-être successivement et séparément comme il pourra peut-être réunir le rachat des réseaux secondaires dans une seule et même opération et le droit pour l'assemblée fédérale de donner son approbation à ces acquisitions ultérieures ou de la refuser, demeure absolument réservé.

Il nous paraît que dans ces conditions et avec ces garanties l'on peut et l'on doit introduire dans cette loi fondamentale du rachat une disposition qui permettra au conseil fédéral de compléter plus tard l'oeuvre du rachat et d'acquiescer ces nombreuses lignes secondaires. Je dis qu'une disposition de cette nature ne saurait éveiller des appréhensions et qu'aucune objection sérieuse ne peut lui être faite; elle aura pour conséquences dans certaines régions de la Suisse de rassurer les intérêts des populations intéressées.

En l'absence dans la loi d'une disposition quelconque visant le rachat des lignes secondaires, leur réservant aussi le bénéfice du rachat, ces populations

pourront se demander si elles ne sont pas sacrifiées dans cette oeuvre d'ensemble, si cette exclusion dans une aussi vaste entreprise n'est pas injuste, s'il n'est pas au contraire du devoir de la Confédération de songer aussi à elles, d'affirmer tout au moins, c'est le sens de notre proposition, qu'il est dans la volonté des pouvoirs publics, du peuple suisse de racheter ensuite, le réseau accessoire, de le comprendre aussi dans le programme de la nationalisation et des efforts que doit faire le conseil fédéral pour exécuter ce programme. Notre proposition, une fois adoptée, dissiperait du coup dans les régions intéressées des préventions, des malentendus, des inquiétudes au sujet de l'entreprise du rachat. Il me paraît que le programme de nationalisation des voies ferrées serait gravement incomplet s'il ne visait pas par une disposition quelconque des lignes qui doivent absolument dans l'intérêt de tous rentrer dans le patrimoine national. Ne pas le faire serait commettre une faute. On ne s'expliquerait vraiment pas qu'au moment où l'on parle de faire rentrer dans le domaine public de la Confédération un certain nombre de voies ferrées, on laissât en dehors du rachat les réseaux accessoires qui représentent aussi un intérêt national à sauvegarder et dont plusieurs doivent être au premier rang dans nos préoccupations. Je n'ai pas mandat pour parler au nom des intérêts genevois et je me ferais un scrupule d'empiéter, même d'un mot, sur le rôle réservé ici à nos collègues de Genève, mais si j'effleure néanmoins la question à laquelle nous avons fait allusion hier et sur laquelle il est inutile de trop s'appesantir, c'est parce qu'elle n'est pas seulement une question genevoise, mais une question suisse et nationale qui doit rester, celle-là, au premier rang dans les préoccupations du conseil fédéral. L'honorable M. Ador en a parlé en disant qu'il fallait nationaliser la gare de Genève en même temps qu'on nationaliserait le Jura-Simplon. Je n'ai pas à donner mon opinion là-dessus, mais je crois qu'il ne faudrait pas dans le moment actuel trop préciser. Il me paraît bien suffisant que nous donnions au conseil fédéral, avec la loi le droit d'acquérir ces réseaux y compris la gare de Genève, lorsque les circonstances permettront cette acquisition.

J'ai également fait allusion au Jura-Neuchâtelois, je neveux pas trop insister non plus, mais j'appelle cependant votre attention sur ce point, c'est qu'il s'agit ici d'une ligne militaire et stratégique; je vous prie de vous souvenir de ce qui s'est passé à notre frontière en 1871, de la lamentable odyssee de l'armée de l'est dont l'un des héros vient de disparaître de la scène il y a quelques jours, puis de jeter un coup d'oeil sur la carte; vous constaterez alors que le long de cette partie de notre frontière courent de nombreuses lignes construites uniquement dans un intérêt stratégique et qui se complètera chaque jour. Je vous prie également de remarquer que non loin de cette partie de notre frontière se trouvent les fortifications de la ville de Besançon, qui est le siège d'un corps d'armée. A l'art. 1 la loi pose le principe que «la Confédération acquerra et exploitera pour son compte, sous le nom de chemins de fer fédéraux, les chemins de fer suisses qui, à raison de leur importance économique, ou stratégique, intéressent la Suisse,» et je signale comme l'un des chemins de fer intéressants au plus haut degré la Suisse au point

de vue stratégique, le chemin de fer du Jura-Neuchâtelois.

Nous avons dans notre proposition visé les chemins de fer à jonction internationale. Il ne faudrait pas qu'elle fût mal interprétée et qu'on pût croire qu'en disant «chemins de fer à jonction internationale», nous ayons voulu d'avance tracer au conseil fédéral la règle qu'il doit suivre pour l'acquisition successive des lignes secondaires et en quelque sorte lui marquer qu'il doit donner la préférence dans l'opération du rachat aux lignes à jonction internationale. Pour ma part, et je crois que M. Favon en fera autant, je me déclare disposé à consentir au retranchement de ces mots «à jonction internationale», de sorte que notre proposition revêt ainsi les termes les plus généraux. Si nous avons parlé de «jonction internationale» c'est parce qu'il nous paraît que dans l'avenir, puisque la nationalisation des chemins de fer suisses doit se faire, nous devons faire rentrer dans les attributions du conseil fédéral la mission d'ouvrir des négociations et de conclure des conventions au sujet de la jonction des chemins de fer suisses avec les chemins de fer étrangers. Ce rôle nous paraissait devoir être réservé entièrement au conseil fédéral, qui a le soin de nos relations à l'extérieur. En ce qui concerne le Jura-Neuchâtelois, nous ne devions pas arriver à cette situation anormale: la Confédération propriétaire du Jura-Simplon, entrant en France par les Verrières et Pontarlier et arrivant dans un avenir prochain à renouveler une convention avec le Paris-Lyon-Méditerranée pour l'exploitation en commun du tronçon Verrières-Pontarlier, Pontarlier-Verrières, et d'autre part le canton de Neuchâtel par l'organe de ses délégués se rendant à la même heure peut-être auprès du Paris-Lyon-Méditerranée pour négocier et conclure une convention de même nature concernant l'exploitation du tronçon Locle-Morteau. Il nous paraissait plus naturel de placer dorénavant dans la compétence et dans la responsabilité de la Confédération tout ce qui concerne nos relations extérieures.

Vous pouvez donc accepter cette proposition sans aucun scrupule, sans aucune appréhension, puisque les conséquences financières sont connues et sont limitées à un maximum de 60 millions et que ce chiffre par conséquent ne surcharge que faiblement le prix de l'opération totale.

En posant le principe du rachat, vous permettez au conseil fédéral de compléter l'oeuvre du rachat et vous donnez en même temps une satisfaction et une garantie aux populations intéressées à toutes ces voies ferrées. Vous leur ferez comprendre bien haut, et le peuple le dira après vous, que vous ne voulez pas les exclure de la nationalisation dont vous avez inscrit le principe dans la loi et qu'il appartient au conseil fédéral de réaliser le programme complet du rachat, par l'acquisition nécessaire de ces lignes. Et ce qui ne doit pas vous être indifférent, vous ralliez immédiatement à l'oeuvre du rachat des populations que sans cela vous risquez fort de voir être hostiles.

Dans l'intérêt donc du succès de cette oeuvre et je dirai aussi par un esprit de justice, la Confédération ne doit perdre de vue aucun des intérêts qui sont ici à protéger.

Nous recommandons en conséquence notre proposition à vos suffrages.



**M. Favon:** Je ne reprendrai pas l'argumentation de notre collègue M. Comtesse; je me borne à insister sur ce point que le désir des auteurs de la motion est de faciliter l'opération du rachat, parce qu'ils désirent que les populations qu'ils représentent puissent le voter sans arrière-pensée et parce qu'ils croient que leur proposition est basée sur un intérêt public incontestable.

Je fais ressortir ce fait que ceux qui jusqu'à présent se sont opposés à l'adoption de notre proposition nous ont dit: Prenez patience, ayez confiance, votre tour viendra, la Confédération ne perdra pas de vue vos intérêts. Ceux qui parlent ainsi considèrent le rachat comme une sorte d'opération à étapes, aujourd'hui nous faisons la première étape en rachetant les 5 grands réseaux; dans quelques années, 10 ou 15, nous arriverons à une seconde étape et nous ajouterons aux chemins de fer de l'état 3, 4, 5 ou 6 lignes secondaires qui paraissent devoir être acquises. Nous dirons alors au peuple: maintenant que nous avons les grands réseaux, complétons notre oeuvre.

Je ne vois pas les choses de cette façon, je crois que le rachat, comme l'a dit M. Comtesse, doit englober tous les intérêts, je ne crois pas que dans 15 ans il nous faille arriver avec une nouvelle opération portant sur de nouveaux réseaux. Je crois que le rachat entraîne pour la Confédération le droit et le devoir de racheter toutes les lignes que l'intérêt public commande de nationaliser.

Il est certain que personne ne peut se rendre compte d'une façon exacte de la répercussion qu'aura le rachat sur les lignes secondaires, il y a des inconnues que nous ne pouvons prévoir. Tout ce que nous demandons c'est que, au fur et à mesure des besoins, quand les effets du rachat auront apparu dans toutes leurs conséquences, quand les indications seront précises, la Confédération soit autorisée dans l'intérêt des lignes secondaires et dans son propre intérêt à acquérir ces lignes.

Nous ne sommes pas impatients, nous nous en rapportons aux chambres et au conseil fédéral, nous vous disons simplement ceci: Lorsque vous aurez reconnu que pour telle ligne les intérêts économiques de la nation exigent le rachat, nous demandons que la Confédération soit autorisée à le faire. Ce n'est donc pas de l'impatience, ce n'est pas un manque de confiance. Nous serons rassurés lorsqu'il sera stipulé dans la loi que les réseaux supplémentaires seront placés sous la tutelle de la Confédération qui sera chargée de leurs intérêts et que, lorsqu'il sera nécessaire de reprendre leurs lignes, elle le fera. Vous me permettrez de dire que c'est tout le contraire d'un manque de confiance. La notion de ceux qui veulent renvoyer le rachat des chemins de fer secondaires à une étape nouvelle me paraît fort peu satisfaisante. Qu'arriverait-il? C'est qu'après un laps de temps plus ou moins prolongé, le conseil fédéral viendrait avec des projets de rachat du Vollandes-Annemasse, du Jura-Neuchâtelois, de la gare de Cornavin, bref toute une série d'opérations nouvelles. Dans ces conditions nous nous exposerions, je le crains, à un échec devant le peuple, en tous cas nous courrions le risque de voir échouer une opération nécessaire, conséquence forcée du rachat. Il ne faut donc pas que le rachat de lignes secondaires puisse apparaître comme une opération nou-

velle, au lieu d'être présentée dans sa connexité avec l'ensemble du rachat.

Il y a des raisons techniques, des raisons presque de moralité publique pour lesquelles il est impossible que la Confédération achète certains réseaux sans déclarer qu'elle est prête à en supporter les conséquences et à faire le nécessaire pour les autres lignes. Dans ces conditions je crois que l'idée générale de la proposition est très difficile à combattre par de bons arguments. Au point de vue financier, ce n'est pas une charge pour la Confédération, au point de vue politique il n'y a pas de danger, puisque rien ne se fera qu'au fur et à mesure que l'intérêt de la Confédération apparaîtra clair et évident. En outre il y a des populations à rassurer et à quelque point de vue que l'on se place, je crois qu'il n'y a que des avantages à admettre notre proposition.

Je ne veux pas trop insister sur la situation spéciale et difficile qui nous est faite; ceux qui représentent Genève ici en sont tous préoccupés et cherchent le moyen d'y porter remède. Je n'ai pas besoin de dire combien la situation de notre canton est difficile entre la puissante compagnie du P.-L.-M. d'un côté et si le rachat se fait, la puissante organisation des chemins de fer nationaux suisses de l'autre. Que ferons-nous entre ces deux puissances? Il y a là une situation spéciale qui est de nature à justifier nos inquiétudes.

Pour marquer le désir de la Confédération de ne pas laisser Genève dans cette situation, nous avons proposé au début que la Confédération joignit aux lignes qu'elle rachète aujourd'hui celle de Vollandes-Annemasse. Nous avions surtout en vue par là que la Confédération prit pied sur notre territoire, afin de se trouver en présence des intérêts qui nous sont opposés; nous y voyions aussi une garantie financière en ce qui concerne l'achèvement de notre réseau.

L'honorable M. Ador voudrait que la Confédération rachetât la gare de Cornavin. Tout bien compté je crois qu'il vaut mieux en rester dans les termes généraux de notre proposition. Si elle est acceptée, Genève se considérera comme garantie, la Confédération veillera de près aux conséquences que le rachat entraînera pour nous. La Confédération sait qu'il y a là une grosse difficulté à résoudre, une question qui n'est pas cantonale seulement, mais internationale, dans laquelle l'intérêt de la Suisse, sa dignité même peuvent être engagés. Je crois donc qu'une rédaction générale disant que dès qu'apparaîtra pour elle la nécessité d'acheter des lignes secondaires la Confédération est autorisée à le faire, peut nous donner satisfaction.

Entré dans cette voie, M. Ador voudrait aller plus loin, mais j'estime qu'il serait dangereux pour nous de le faire; sans doute nous pourrions régler cantonalement notre situation vis-à-vis du Paris-Lyon-Méditerranée, nous avons le droit de racheter. Pourquoi n'en avons-nous pas fait usage?

Parce que, ce n'est un secret pour personne, nous avons le sentiment que si nous cessons d'être sur le pied amiable avec cette compagnie, si nous invoquons notre droit absolu, cela peut créer entre elle et notre canton des oppositions qui seraient très dangereuses pour le commerce et l'industrie genevois. Nous trouvons donc qu'il n'y a pas lieu pour nous d'utiliser notre droit, de redevenir propriétaire de la gare de Cornavin et de racheter par un acte unilatéral ce que le P.-L.-M. possède chez nous.

C'est un des côtés les plus intéressants et les plus graves de la situation que cette impossibilité où nous sommes, pour des raisons d'ordre économique, de faire usage de notre droit. Nous ne sommes pas entièrement maîtres de faire ce que nous désirons sur notre propre sol. Ce problème prendra plus d'ampleur après le rachat. Admettons que les chambres disent qu'en effectuant le rachat le conseil fédéral prend l'engagement, la responsabilité d'intervenir sous la forme qui lui conviendra et quand il sera nécessaire de le faire.

Ce que nous demandons, c'est de ne pas être laissés en dehors de l'opération du rachat, mais que la Confédération veuille bien envisager les conséquences qu'il aura pour notre canton, de manière à nous assurer que si à un moment donné notre situation devient difficile, la Confédération y portera remède.

Je ne sais pas si préciser, comme l'a fait M. Ador, ne serait pas dangereux pour le canton de Genève. Jusqu'à présent le rachat de la gare d'après la concession a paru dangereux, je ne sais pas si et comment il a cessé de l'être. La convention que le conseil d'état avait voulu passer avec le P.-L.-M. est lettre morte, le gouvernement français ne l'approuvera jamais, elle disparaît donc du débat, il n'en faut pas parler, dès lors pourquoi serait-il moins dangereux pour les intérêts genevois de racheter aujourd'hui qu'hier? Je n'en sais rien. Il y a là un point délicat, il est bon que la Confédération l'examine comme les autres et que nous puissions dire au peuple de Genève: tu n'es pas isolé, le rachat n'est pas une opération qui se fasse contre ou à côté de toi, tu ne resteras pas à la merci des circonstances, la Confédération assume l'obligation d'examiner ta situation de près et le jour où il y aura nécessité à intervenir, elle sera autorisée à le faire.

Nous avons si peu de défiance à l'égard du conseil fédéral que le jour où la loi nous donnera cette garantie, il y aura un grand pas de fait pour amener la population de Genève à voter le rachat. Nous avons le désir de faciliter l'acceptation de cette grande réforme et nous nous plaçons sur le terrain de la véritable solidarité suisse.

**Curti:** Für den Fall, dass Sie den Antrag Comtesse-Favon annehmen, würde ich beantragen, darin die Worte «namentlich solche mit internationalem Anschluss» zu streichen, weil ich glaube, dass dadurch für einzelne dieser Nebenbahnlinien ein Vorzug entstände und andere Linien um so weniger zurückgekauft würden. Ich glaube, wenn man daran denkt, eine allgemeine Bestimmung über den Rückkauf dieser Nebenbahnen aufzustellen, so sollte man alle in gleichem Rechte halten und es genügt vollständig, wenn gesagt wird «deren Rückkauf für die Schweiz ein nationales oder wirtschaftliches Interesse bietet». Die Bahnen mit internationalem Anschluss sind offenbar solche, welche ein nationales Interesse bieten; sie kommen als solche in Frage und es wird dann jeweilen Sache der Erwägung im besondern sein, welche Bahnen man zuerst kaufen soll. Ich glaube dann allerdings, dass der Antrag, wie er hier vorliegt, nicht angenommen werden

kann und darum habe ich seine Ueberweisung an die Kommission beantragt und gewünscht, dass er im Zusammenhang mit der Frage der Nebenbahnen überhaupt beraten werde. Ich zweifle daran, ob unsere Bevölkerung einen solchen Antrag gutheissen würde, der dahin geht, ihm selber das Recht der Abstimmung über den Kauf der Nebenbahnen zu entziehen. Die Bundesversammlung würde dann die exceptionelle Gewalt erhalten, alle Nebenbahnen zurückzukaufen in der Weise, wie sie es thun will. Da ist gewiss das Misstrauen der Bevölkerung zu befürchten, dass sie denkt, es könnte da eine etwas willkürliche Auswahl getroffen werden, und viel richtiger, als dass man heute diese oder jene Nebenbahn kauft, würde es mir erscheinen, dass man daran dächte, eine grössere Anzahl Nebenbahnen gemeinsam zu erwerben, damit eben nicht der Vorwurf laut wird, man bevorzuge den einen oder den andern Landesteil. Ich glaube, dass gerade in derjenigen Landesgegend, welche ich vertrete, dieses Misstrauen ein grosses sein würde, weil wir ja in der Wahrung der ostschweizerischen Interessen nicht so geschlossen marschieren, wie die Vertreter anderer Landesteile, und darum in Bern nicht immer die gleichen Erfolge erringen.

Es sagt bereits ein Artikel des Gesetzes, dass die Hauptbahnen erworben werden können und es sei die Bundesversammlung, welche hier ausschliesslich urteile. Schon dieser Artikel dürfte zu denen gehören, bei welchen die Gegner des Rückkaufes den Hebel ansetzen werden, indem sie dem Volke sagen werden, damit habe man eine sehr grosse Macht in die Hand der Bundesversammlung gelegt. Auch ich hatte anfänglich Bedenken gegen die Fassung dieses Artikels, konnte sie aber damit beschwichtigen, dass ich mir sagte, es habe die Frage der Hauptbahnen schon lange eine grosse Rolle gespielt und es sei der Rückkauf derselben zur Reife gediehen; wir hätten hier eine genaue Kenntnis der Verhältnisse und es könnte sich nur um etwas mehr oder weniger Millionen handeln, nicht aber um eine Summe, welche das Schweizervolk bei dieser grossen Operation zu erschrecken im stande sei. Ich glaubte, man sollte dem Volke sagen können: Wenn du den Rückkauf willst, so hat es bedeutende Vorteile, wenn du denselben nicht konzessionsgemäss vollziehen musst, sondern freihändig bei den einzelnen Bahnen vollziehen kannst; es hat das gewisse Vorteile insbesondere für die Finanzierung dieser Unternehmungen. Ich sage also: schon im Volke werden viele Bedenken auftauchen, denen man allerdings mit guten Gründen gegenüber treten kann. Wenn wir nun aber auch noch der Bundesversammlung die Gewalt in die Hand legen, über den Rückkauf sämtlicher Nebenbahnen zu entscheiden, so denke ich, würde die Bevölkerung dies als eine zu grosse Befugnis ansehen und wir könnten leicht Gefahr laufen, dass bei einer solchen Ueberladung des Wagens — ich glaube, hier ist das Wort besser am Platze als da, wo es gestern gebraucht wurde, — wo man nicht jetzt beim Rückkauf vom Erwerb der Nebenbahnen spricht, aber es möglich macht, dass in Zukunft nicht das Volk darüber entscheidet, sondern die Bundesversammlung, der Rückkauf selber in der Bevölkerung an Sympathie verlieren würde.

Aus diesen Gründen wende ich mich gegen den Antrag Comtesse-Favon, weil er mir in der Fassung,

wie er vorliegt, nicht als die richtige Lösung der Nebenbahnenfrage erscheint. Wenn Sie ihn aber annehmen, so möchte ich Sie bitten, alle Nebenbahnen wenigstens gleich zu halten, was dann geschieht, wenn Sie die von mir beantragte Fassung, bezw. die Auslassung jener Worte in dem Antrage genehmigen.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, ich sei es Ihnen schuldig, mitzuteilen, dass Ihre Kommission den Antrag der Herren Comtesse und Favon nicht in seinem vorliegenden Wortlaute, aber in seiner Substanz bereits zweimal in ihrem Schosse diskutiert hat und dass sie zweimal und aus den gleichen Gründen dazu gekommen ist, Ihnen die Ablehnung des Antrages vorzuschlagen.

Die Kommission anerkennt mit dem Bundesrate vollkommen die Gründe, welche die Antragsteller vorgebracht haben; sie anerkennt auch die Gründe, welche von anderer Seiten in Bezug auf die Einbeziehung von Nebenbahnen überhaupt vorgebracht worden sind, und die grosse Mehrheit oder die ganze Kommission war der Ansicht, dass man sobald es thunlich sei, eben suche, in richtiger und praktischer Weise andere Bahnen, welche jetzt in Art. 2 nicht genannt sind, einzubeziehen und dem Bundesgesetze einzuverleiben. Aber ich begreife deshalb auch ganz wohl den Antrag des Herrn Curti, der darauf ausgeht, nicht nur die Ausnahme zu machen mit Bezug auf den Jura-Neuchâtelois oder die Linie Vollandes-Annemasse u. s. w., welche internationale Anschlüsse haben, sondern mit Bezug auf alle Nebenbahnen überhaupt, welche etwa in Frage kommen können, und nun müssen wir uns sofort gestehen, dass wir nicht wissen, wohin uns dieser Antrag führen kann. In dem Specialberichte, welchen der Bundesrat auf die Aufforderung der Kommission hin abgegeben hat, werden eine Anzahl Linien genannt, die nach approximativer Schätzung vielleicht ein Anlagekapital von etwa 60 Millionen repräsentieren. Der Bundesrat fügt aber sofort bei, dass die Situation keiner dieser Linien im Momente einlässlicher geprüft worden sei, weil sich der Bundesrat von Anfang an auf den Boden stellte, man müsse sich für einmal mit der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen begnügen und das weitere der Zukunft überlassen. Aber wenn man uns sagt: 65 Millionen mehr oder weniger, zugeschlagen zu der Summe von Millionen, von welcher man spricht und welche die Hauptbahnen kosten werden, das macht ja gar nichts aus, so ist das, ich muss es offen gestehen, doch eine etwas eigentümliche Argumentation, und diejenigen, welche die Verstaatlichung dieser Hauptbahnen und die Kontrahierung einer Schuld von beinahe einer Milliarde und die Aufgabe, die Mittel aufzubringen, nicht leicht nehmen, können sich dieser Argumentation nicht anschliessen, und es giebt auch im Schosse Ihrer Kommission Mitglieder, welche es nicht ungern sehen würden, wenn z. B. auch der Bahnrückkauf erleichtert würde dadurch, dass die Gotthardbahn einstweilen ausgeschlossen würde. Nun tendiert der Antrag der Herren Comtesse-Favon dahin, es solle in erster Linie der Bundesrat mit Zustimmung der Bundesversammlung ermächtigt

werden, auch andere Linien der schweizerischen Normalbahnen zurückkaufen zu können, wenn diese Linien für die Schweiz ein nationales oder wirtschaftliches Interesse besitzen. Es liegt nun in dieser Proposition bereits ein Element, das in Art. 1 der Gesetzesvorlage aufgenommen worden ist. Dort ist noch beigefügt, der Bund könne solche Linien auch erwerben, wenn dieser Erwerb ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar sei. Ich glaube, es ist bedeutsam, dass von diesen «unverhältnismässigen Opfern» in dem Antrage der Herren Comtesse und Favon nicht mehr gesprochen wird. Nun kommt zu allem hinzu, dass man das Referendum umgehen möchte für den Rückkauf derartiger Bahnen. Herr Kollega Curti hat bereits darauf aufmerksam gemacht, dass damit ein grosses Misstrauen in der schweizerischen Bevölkerung gross gezogen würde, dass man sich namentlich in den besonneneren Kreisen der Bevölkerung fragen würde: Wie schwer wird die Aufgabe? wird sie nicht viel zu gross? und dass gerade diese Bedenken viele veranlassen würden, ganz einfach gegen die Verstaatlichung zu stimmen. Ihre Kommission hat nicht ohne reifliche Ueberlegung und einlässliche Diskussion den Art. 4 so gefasst, wie er lautet: «Ueber den Rückkauf von andern Bahnen und den Bau neuer Linien werden jeweilen besondere Bundesgesetze erlassen.» Im Namen der Kommission möchte ich Sie bitten, auf diesem Boden zu bleiben und den Antrag der Herren Comtesse und Favon abzulehnen.

**Fehr**: Der Sprechende steht grundsätzlich auf dem Standpunkte des Vorredners, des Herrn Cramer, verwirft also den Antrag Comtesse und Favon; dagegen sehe ich mich doch veranlasst, zu demselben eventuell ein Amendement zu stellen. Der Antrag der Herren Comtesse und Favon trägt allerdings den Verhältnissen der Kantone Genf und Neuenburg, denen die Herren Antragsteller angehören, Rechnung; dagegen berücksichtigt er die Verhältnisse in andern Teilen der Schweiz, z. B. der Ostschweiz nicht. Wenn man nun überhaupt grundsätzlich dem Bundesrat das Recht geben will, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch noch andere schweizerische Bahnen ausser den fünf Hauptbahnen zu erwerben, so sollte man meines Erachtens diese Kompetenz nicht nur auf die Normalbahnen ausdehnen, sondern auch auf die Schmalspurbahnen, immer vorausgesetzt, wie es hier in diesem Antrage steht, dass auch der Rückkauf dieser Schmalspurbahnen für die Schweiz ein nationales oder wirtschaftliches Interesse bietet, dass es sich also nicht um Bergbahnen u. s. w. handelt. Ich habe in der Ostschweiz im Auge: in Graubünden die rätischen Bahnen, in Appenzell die Appenzellerbahnen, im Thurgau die Linie Frauenfeld-Wyl. Es sind das Eisenbahnlinien, welche unter grossen Opfern zu Stande gekommen sind; sie mussten selbständig erstellt werden, weil die grossen Eisenbahngesellschaften es nicht in ihrem Interesse fanden, diese Linien zu erstellen, und sie mussten schmalspurig erstellt werden, weil das Geld für Errichtung von normalspurigen Linien nicht da war. Nun wäre es sicher sehr unbillig, wenn man diese Schmalspurlinien, die grosse Teile des Landes

verbinden, ungünstiger stellen wollte, als die bereits erstellten Normallinien, sondern man muss sie gleichhalten. Gestützt auf diese Momente beantrage ich Ihnen, eventuell in dem Antrag Comtesse-Favon das Wort «Normal» zu streichen und allgemein zu sagen: «auch andere schweizerische Bahnen».

**Amsler:** Aus den schriftlichen Vorlagen des Bundesrates und der speciellen Berichterstattung wegen der Nebenbahnen und sodann namentlich aus der Diskussion von gestern und heute geht unzweifelhaft hervor, dass eine ausserordentlich grosse Sympathie in diesen massgebenden Kreisen besteht für die kommende Verstaatlichung der Bahnen, sei es nun der Normalbahnen oder der Schmalspurbahnen. Das ist allgemein ausgesprochen worden, und trotzdem beschränkt man sich auf die Verstaatlichung der genannten 5 Hauptbahnen, in der Meinung, dass nun das für eine gewisse Anzahl von Jahren der Umfang der von Staats wegen zu betreibenden Bahnen sein solle, in der Meinung, dass die ökonomische Konsequenz, namentlich aber auch die Konsequenz für die Organisation der Verwaltung eine weittragende genug sei. Ich glaube, dieser Standpunkt ist zur Zeit ein nach allen Richtungen acceptabler, vorsichtiger, begründeter. Auf der andern Seite ist es gewiss nur sehr im Interesse der Annahme dieser Verstaatlichungsvorlage, wenn der ganzen Schweiz, nicht bloss einzelnen Teilen, schon in diesem Gesetze Garantien gegeben werden, dass eine Zeit kommen werde, in welcher die vorbereitenden Behörden der Schweiz einen weitern Schub behufs Verstaatlichung vorbereiten, einen weitern Komplex von Bahnen zur Verstaatlichung in Aussicht nehmen werden. Es ist nicht thunlich, dass man in dieser Vorlage die Möglichkeit eröffnet, die Linie A oder die Linie B zu acquirieren, um dann in relativ kurzer Zeit wieder Diskussionen über solche specielle Vorlagen zu haben. Ich glaube, man sollte, wie man heute den ersten Wurf thut, schon jetzt sich dazu entschliessen, nach gemachten Erfahrungen weiter zu gehen. Von diesem Gedanken ausgehend, der nur summarisch angedeutet worden ist, der aber in Ansehung der schriftlichen Vorlagen und der Diskussion genügend klar sein dürfte, möchte ich Ihnen beantragen, zu beschliessen: «Der Bundesrat wird spätestens auf das Jahr 1910 der Bundesversammlung eine Gesetzesvorlage über die Erwerbung weiterer Bahnen unterbreiten.»

Ich denke, dass wir bis 1910 die Wirkungen der heute projektierten Verstaatlichung kennen werden. Der ganze Organismus der Verwaltung dürfte bis dorthin in solchem Masse eingelebt sein, dass man vom administrativen Standpunkt aus eine gewisse Erweiterung der Bundesbahnen durchaus nicht mehr zu befürchten hätte. Wir werden dann auch die ökonomische Tragweite der Verstaatlichung kennen und ermessen können, ob und in welchem Umfange sich allenfalls eine weitere Belastung rechtfertigen würde. In meinem Antrag liegt enthalten, dass wir nicht von vornherein die Pflicht übernehmen würden, auf Grundlage der Konzessionen zurückzukaufen, sondern es ist die Möglichkeit gegeben, Bahnen freihändig und unter den Preisen, wie sie in den Konzessionen umschrieben sind, zu erwerben. Sie haben aus dem Bericht des Bundesrates auf die Eingabe

der Regierung des Kantons Bern ersehen, welche Stellung der Bundesrat in Bezug auf die vielen in Aussicht genommenen Bahnprojekte im Kanton Bern und anderwärts einnimmt. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die Meinung der Regierung des Kantons Bern, als ob seit 1886 in den Konzessionen gleichsam nur so zufälligerweise von dem konzessionsgemässen Rückkauf Umgang genommen wurde, eine irrige sei, und er hält dafür, dass für kommende Bundesbahnen der Bund in Bezug auf die Rückkaufpreise freie Hand haben soll, d. h. mit andern Worten, dass nur der wirkliche Wert auf Grund der Jahreserträge zu bezahlen sei. Jener Gedanke ist kongruent mit dem von mir ausgesprochenen. Damit schiene mir in der That der Annahme der Vorlage durch das Volk der Weg geebnet zu werden. Denn die Gegenden, die jetzt schon Bahnen besitzen, welche grosse Bedürfnisse befriedigen und für die sie Opfer zu bringen haben, werden dann schon zur Stunde für die Verstaatlichung stimmen, weil sie wissen, dass in absehbarer Zeit auch an ihre Bahnen die Reihe kommen werde.

**Dinkelmann:** Der Antrag der Herren Comtesse und Favon ist für die Annahme des Gesetzes entschieden von grosser Wichtigkeit. Nach meinem Dafürhalten, ist es notwendig, dass die Berücksichtigung der Nebenbahnen, die in dem Antrage der beiden Herren zum Ausdruck kommt, im Gesetz ausgesprochen werde. Dadurch wird der Rückkauf wesentlich erleichtert werden.

Man muss aber in dem vorliegenden Antrag, wie bereits von Herrn Curti ausgeführt worden ist, den Passus «namentlich solche mit internationalem Anschluss» streichen. Denn allein der Bundesrat, bzw. die Bundesversammlung, oder, wenn Sie den weiteren Antrag annehmen, der Bund wird darüber zu entscheiden haben, welche Bahnen in erster Linie zurückgekauft werden sollen.

Der verehrte Herr Kommissionspräsident hat ausgesagt, wir wissen nicht, wohin der Antrag der Herren Comtesse und Favon finanziell uns führen werde. Nach der Botschaft könne es 60 Millionen ausmachen; diese Summe könne aber, wenn noch mehr Bahnen dazu kommen, auch eine wesentlich grössere werden. Diese Summe von 60 Millionen falle aber wesentlich in Betracht. Hierauf möchte ich bemerken, dass wir heute noch gar nicht wissen, was der Rückkauf uns kosten wird. Es ist ausdrücklich wiederholt worden, dass wir 60 oder 100 Millionen mehr zu bezahlen haben werden, als der Bundesrat ausgerechnet habe, dass diese Berechnungen des Bundesrates bloss eine Studie seien und dass voraussichtlich das Bundesgericht in dieser Angelegenheit entscheiden werde. Wenn nun diese eventuelle Mehrleistung von 60 bis 100 Millionen nicht als Grund gegen die Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen anerkannt wird, so gilt das nämliche doch auch für die Summe, welche die Nebenbahnen uns kosten werden. Und wenn Herr Cramer-Frey Bedenken hat, dass dem Bund durch den Ankauf der Nebenbahnen unverhältnismässige Opfer zugemutet werden, so wird diesen Bedenken dadurch begegnet, dass ich in meinem Antrag auf den Art. 1 verweise, sodass der Bund nicht genötigt würde,

die Nebenbahnen mit unverhältnismässigen Opfern zu erwerben.

Was die Bemerkung anbelangt, man wolle das Referendum umgehen, so bin ich auch der Ansicht, dass das nicht gut geschehen darf, und deshalb sage ich in meinem Antrag nicht: Die Bundesversammlung beschliesst über den Erwerb von Nebenbahnen, sondern: Der Bund erwirbt die Bahnen.

Von Herrn Dr. Fehr ist beantragt worden, alle Bahnen, auch die schmalspurigen, zurückzukaufen. Ich glaube, dass dieser Antrag momentan etwas weit gehe und dass man daher vor der Hand sich hüten sollte, auch die Schmalspurbahnen mit in die Verstaatlichung einzubeziehen. Die Zeit wird dann schon kommen, wo auch diese Bahnen vom Bund erworben werden können.

Herr Amsler will in seinem Antrag eine bestimmte Zeit festsetzen, das Jahr 1910, bis wann der Bundesrat über die Erwerbung weiterer Bahnen Vorlagen zu unterbreiten habe. Dem Bundesrat steht hiefür also eine Frist von 7 Jahren, von 1903, dem Zeitpunkt des Rückkaufes, bis 1910 zur Verfügung. In dieser Zeit wird der Bundesrat aber mit dem Inbetriebsetzen der Bundesbahnen so viel zu thun haben und verhältnismässig so wenig Erfahrung sammeln können, dass mir der Antrag des Herrn Amsler nicht thunlich erscheint.

Ich glaube, man würde alle Interessenten befriedigen, wenn man sagen würde: «Der Bund wird überdies unter den in Art. 1 und 2 vorgesehenen Bedingungen auch andere schweizerische Normalbahnen erwerben.»

Ich erlaube mir, Ihnen diesen Antrag zu stellen und zur Annahme zu empfehlen.

- **von Planta:** Ich gehöre gewiss auch zu denjenigen Mitgliedern des Rates, welche wünschen, dass die Nebenbahnen soviel als möglich begünstigt werden. Aber gerade deshalb kann ich unmöglich dem Antrage der Herren Comtesse und Favon zustimmen, weil ich die Ueberzeugung habe, dass derselbe den Nebenbahnen mehr schaden als nützen werde. Ich war von jeher der Ansicht, dass es ein Gebot der Billigkeit gewesen wäre, die Nebenbahnen von vorneherein mit in den Rückkauf einzubeziehen, weil nach meinem Dafürhalten die Stellung der Nebenbahnen nach dem Rückkauf der Hauptbahnen eine geradezu unmögliche sein wird. Sie haben in der Botschaft des Bundesrates gelesen, dass die Stellung der Nebenbahnen nach dem Rückkauf der Hauptbahnen insofern eine günstigere sein werde, als die Staatsbahnen ihnen ganz gewiss mehr Entgegenkommen zeigen werden, als die jetzigen grossen Bahnen. Es mag das sein. Aber ich bin nicht überzeugt, dass es faktisch so sein werde. Es ist vielmehr ein bekanntes Wort, dass je grösser man werde, desto leichter man die Kleinen vergesse. Allein ich will annehmen, dass dieser Vorteil wirklich bestehe. Demselben stehen aber Nachteile gegenüber, welche der Staat nicht nur nicht vermeiden kann, sondern deren Beförderung geradezu in der Aufgabe des Staates liegt, wenn er verstaatlicht. Als Hauptmomente der Verstaatlichung werden angeführt: Reduktion der Tarife, Erleichterung des Verkehrs, überhaupt bessere Verkehrsbedingungen für das Publikum. Ich frage nun: Sind

die Nebenbahnen nach der Verstaatlichung in der Lage, in diesen Beziehungen mit den Hauptbahnen zu konkurrieren? Ich glaube, die Frage stellen heisse sie auch beantworten. Die Hauptbahnen haben den Vorteil, dass sie billigeres Geld bekommen, dass sie billiger betrieben werden können, als die Nebenbahnen. Dadurch sind sie in stand gesetzt, die Bedingungen für das Publikum viel günstiger zu stellen, als die Nebenbahnen. Welches wird die Folge der Verstaatlichung der Hauptbahnen für die Nebenbahnen sein? Entweder werden die Nebenbahnen, um die Konkurrenz aushalten zu können, mit ihren Tarifen und ihren Verkehrserleichterungen auch entgegenkommen müssen, wodurch ihre finanzielle Lage verschlechtert wird, oder aber sie thun es nicht und dann sind sie konkurrenzunfähig. Die eine oder andere Lösung bedeutet also für die Nebenbahnen eine Erschwerung. Deshalb, glaube ich, wäre es richtiger gewesen, wenn man die Verstaatlichung von vorneherein auch auf die Nebenbahnen ausgedehnt hätte. Dieser Gedanke fand aber in der Kommission und auch hier keinen Anklang.

Sie werden mich aber fragen, wie ich angesichts dieser Erwägungen dazu komme, gegen den Antrag der Herren Comtesse und Favon zu sprechen, der ja der Verstaatlichung der Nebenbahnen Vorschub leisten wolle. Wenn ich die Ueberzeugung hätte, dass dieser Antrag der Verstaatlichung der Nebenbahnen wirklich Vorschub leiste, würde ich demselben zustimmen. Aber ich bin von dem Gegenteil überzeugt, und die heutigen Ausführungen der Herren Antragsteller haben mich in dieser Ueberzeugung nur bestärkt. Herr Comtesse hat uns direkt gesagt: wir wollen, dass der Bund successive die Nebenbahnen zurückkaufe. Er würde also naturgemäss mit dem Jura-Neuchâtelois beginnen, dann käme die Linie Vollandes-Annemasse und nachher die andern Nebenbahnen. Da stehe ich auf dem grundsätzlichen Boden des Herrn Amsler, obschon ich seinen Antrag nicht annehmen kann. Herr Amsler hat gesagt, man müsse sich den Rückkauf so denken, dass man Schub um Schub vorwärtsgehe, d. h. jetzt die grosse Etappe des Rückkaufs der Hauptbahnen und sodann die zweite grosse Etappe des Rückkaufs der Nebenbahnen beschreite. Diese zweite Etappe muss nach meinem Dafürhalten alle Nebenbahnen in sich schliessen. Es geht nicht an, dass man einzelne Bahnen herausgreift. Denn sonst schafft man Ungerechtigkeiten und gefährdet die Situation der zurückgebliebenen Nebenbahnen. Alle diejenigen Nachteile, welche ich eben geschildert habe und die für die Nebenbahnen entstehen, wenn die Hauptbahnen verstaatlicht werden, werden sich, wenn ein Teil der Nebenbahnen vom Bunde erworben wird, für diejenigen Nebenbahnen einstellen, die nicht verstaatlicht werden und die, wie Herr Curti sich ausgedrückt hat, an dem eidgenössischen Fest nicht teilnehmen können. Deshalb bin ich der Meinung, dass es nicht angeht, einen Antrag anzunehmen, der recht eigentlich den Zweck hat, die Nebenbahnen tropfenweise, je nach Bedarf und Konvenienz des Bundes, zurückzukaufen.

Es ist noch ein anderer Grund, der gegen die Annahme des Antrages der Herren Comtesse und Favon spricht und der schon von Herrn Curti hervorgehoben worden ist, nämlich die Bevorzugung der Nebenbahnen mit internationalem Anschluss.

Diesem Mangel möchte Herr Dinkelmann abhelfen, der seinen Antrag so redigiert hat, dass er faktisch auf das hinausläuft, was schon in Art. 4 gesagt ist. Der Art. 4 lautet: «Ueber den Rückkauf von andern Bahnen und den Bau neuer Linien werden jeweilen besondere Bundesgesetze erlassen.» Herr Dinkelmann beantragt uns, zu sagen: «Der Bund wird unter gewissen Voraussetzungen auch andere Bahnen zurückkaufen.» Dieser Antrag geht direkt gegen das, was die Herren Comtesse und Favon wollen und was sie uns in der Kommission gesagt haben. Sie haben uns gesagt: Wir fürchten nicht den Bund, nicht die Bundesversammlung, sondern das Referendum; wir wollen nicht, dass das Volk berufen werden könne, zu entscheiden. Der Hauptzweck des Antrages der Herren Comtesse und Favon wird durch den Antrag des Herrn Dinkelmann eliminiert.

Als Freund der Nebenbahnen und als Angehöriger eines Landesteiles, dessen Nebenbahnen in dem Antrag der Herren Comtesse und Favon offenbar nicht mit inbegriffen sind, bin ich gegen diesen Antrag. Als Freund des Referendums bin ich wiederum gegen denselben, weil ich das Gefühl habe, dass er den Zweck verfolgt, es dem Volke zu verunmöglichen, in der Angelegenheit mitzusprechen.

**Meister:** Aus der bisherigen Diskussion, die sich über den Rückkauf anderer als der fünf Hauptbahnen verbreitet, bieten sich mir hauptsächlich zwei Momente dar, die, wie mir scheinen will, in der Vorlage des Bundesrates, bezw. der Kommission noch nicht ausreichend gewürdigt worden sind. Es ist dies auf der einen Seite der unbestreitbar besondere Charakter der Neuenburgerbahn und der Genferbahn, die durch ihren internationalen Charakter, der sich hauptsächlich in ihrem militärischen Wert ausdrückt, eine besondere Stellung einnehmen. Ich glaube, wenn in der Botschaft des Bundesrates und wenn in diesem Saal ausgesprochen wurde, dass man das schweizerische Eisenbahnnetz vom Ausland unabhängig machen wolle, indem man es in die Hand des Bundes lege, so muss man die Bahnen mit einbeziehen, die ihres besonderen Charakters wegen vorab zu Verhandlungen mit dem Ausland Veranlassung geben können. Es ist ungefähr ein Jahrzehnt, vielleicht auch mehr, seitdem der Bau der Linie Besançon-Morteau die schweizerischen Behörden, die Bevölkerung und vorab den militärischen Teil derselben in grosse Aufregung versetzt hat. Man hat aus dieser Bahn unbestritten den Charakter einer Invasionslinie herausgelesen und sich lange darüber gestritten, welche Massnahmen gegen den Bau und den Betrieb jener Bahn zu ergreifen seien. Es will mir scheinen, Herr Comtesse, der heute diese Verhältnisse berührte, habe nicht zu viel gesagt, und es sollte gerade die auf diese Bahn zulaufende Linie in den Händen der Bundesbehörden sein, um allen Eventualitäten, allen Vorkommnissen gegenüber, die aus dem Anschluss an diese militärische Bahn Frankreichs entspringen können, gewappnet zu sein. Wir haben gestern gehört, dass es ja nicht so leicht ist für Verträge, die von französischen Bahnen mit schweizerischen Bahnen abgeschlossen worden sind, auch die Sanktion der französischen Behörden zu erhalten, und es scheint mir doch, wenn der Bund mit den fran-

zösischen Behörden wegen den Eisenbahnen unterhandeln müsste, er eine stärkere Hand hätte, als wenn bloss eine kleinere Eisenbahngesellschaft hier auftreten muss. Es scheint mir auch zutreffend zu sein, wenn Herr Comtesse gesagt hat, es sei doch ein eigenartiges Verhältnis, wenn für den übrigen Teil der schweizerischen Bahnen der Bundesrat die Unterhandlungen führe und für die Neuenburgerbahn diese Gesellschaft neben dem Bund unterhandeln müsse. Aehnlich scheint es sich auch mit den Genfer Verhältnissen zu verhalten. Diese Verhältnisse sind von den betreffenden Herren in so weitgehendem Masse erörtert worden, dass es kaum mehr nötig sein dürfte, sie noch weiter zu berühren. Ich will nur konstatieren, dass auch von anderer Seite als bloss aus der Westschweiz der ganz eigenartige internationale Charakter dieser Bahn konstatiert werden muss und dass man es als ein Bedürfnis empfindet, hier Verhältnisse reguliert zu sehen, die durch die gegenwärtige Vorlage nicht reguliert werden.

Nun vermischt sich diese Situation mit einer andern, die, wie mir scheint, von den Herren Dr. Amsler und von Planta richtig gezeichnet worden ist. Was wird aus uns werden, was hat man mit uns vor? so fragen sich diese Bevölkerungen, die an den Nebenbahnen in grossem Masse beteiligt sind. Sie fragen: Wann wird man sich auch unser annehmen? Eine Beruhigung, die weiter geht als die, welche in Art. 4 geboten ist, scheint mir deshalb unerlässlich. Aber ich glaube, eine Beruhigung würde durch den Antrag der Herren Comtesse und Favon und durch den Antrag des Herrn Dinkelmann nicht geschaffen. Ich glaube, das Schweizervolk stellt sich in seiner grossen Mehrheit auf den Boden des Herrn Cramer-Frey, der sagte: Wir wollen nicht zu viel auf einmal. Es stellt sich auf den Standpunkt, dass es sagt: die Pille, die man uns zu verschlucken giebt, kennen wir; wir kennen das Institut, das geschaffen werden soll. Es ist uns von Herrn Bundesrat Zemp in trefflicher Weise die Beruhigung gegeben worden, dass das, was wir heute beschliessen, alles aufs sorgfältigste geprüft worden ist, dass die finanzielle Tragweite trotz allem, was Herr Dinkelmann soeben ausgesprochen hat, doch mehr oder minder abgeklärt ist. Dem gegenüber aber ist die finanzielle Tragweite der Nebenbahnen noch nicht abgeklärt. Es wird sich das Schweizervolk beruhigen, vorab diejenigen Teile, die an den Nebenbahnen beteiligt sind, wenn man ihm wenigstens in sichere Aussicht stellt, dass innert einer gewissen Frist die Erwerbung der Nebenbahnen stattfinden kann; es wird sich beruhigen, wenn man eine Bestimmung aufnimmt, dass in einer weitern Gesetzesvorlage vor allem aus die Bahnen mit internationalem Anschluss zu berücksichtigen seien. Nach diesen Betrachtungen scheint mir, dass wir den Zusatzantrag Artikel 2bis nicht annehmen sollten, weder in der ursprünglichen Form, noch mit dem Amendement Curti, noch mit demjenigen des Herrn Fehr, sondern dass wir trachten sollten, bei der Beratung von Art. 4 diese Verhältnisse näher festzusetzen, d. h. dass wir der Kommission den Auftrag erteilen sollten, auf Grund der heute gefallenen Voten den Art. 4 nochmals in Beratung zu ziehen.

Ich erlaube mir deshalb den Ordnungsantrag, es sei die Beratung des in Frage stehenden Art. 2bis zu sistieren, um die Kommission einzuladen, ge-

stützt auf die heutige Diskussion den Art. 4 nochmals in Beratung zu ziehen.

**Präsident:** Herr Meister stellt einen Ordnungsantrag. Wir haben somit diesen zunächst zu erledigen und ich stelle ihn zur Diskussion.

**Cramer-Frey:** Ich halte diesen Ordnungsantrag nicht für opportun und nicht für im Interesse des Fortgangs unserer Verhandlungen liegend. Es will mir scheinen, die Frage, die aufgeworfen worden ist, müsse jetzt liquidiert werden. Die weitere Fassung des Art. 4 wird sich dann je nach unserm Beschluss von selbst ergeben. Ich beantrage Ihnen daher, die Diskussion über den Art. 2 bis fortzusetzen.

**Curti:** Ich möchte die Ansicht des Herrn Oberst Meister unterstützen, obwohl mir die Form seines Antrages nicht vollständig gefällt. Ich war im Begriff, zu beantragen, dass der Antrag der Herren Comtesse und Favon an die Kommission zurückgewiesen werde, damit diese im Zusammenhang damit die Nebenbahnfrage noch einmal behandle, weil sich doch im Rate zeigt, dass eine grosse Anzahl von Mitgliedern dies wünscht. Der Antrag Amsler, die Ausführungen des Herrn Dinkelmann, die Ausführungen des Herrn Dr. Fehr und die Auseinandersetzungen des Herrn v. Planta haben Ihnen Allen bewiesen, welche Wichtigkeit unsere Bevölkerung einer glücklichen Lösung dieses Teils des Rückkaufgesetzes zuschreibt. Und nun sehe ich nicht ein, warum die Kommission darüber nicht noch einmal reden sollte. Es scheint mir, dass man hier viel zu hastig ist. Man meint, man müsse nun die Sache fertig machen, es pressiere. Richtig ist ja, dass wir bis zu einer bestimmten Zeit fertig werden müssen; aber es ist nicht gesagt, dass nun gerade die Frage der Nebenbahnen Hals über Kopf abgethan werden und dass man sich da allzusehr, wie es Herr Häberlin in seiner Gewohnheit hat, an formalistische Deutungen und eine möglichst rasche Abstimmung kehren müsse. Wir würden das vielleicht später zu bedauern haben, wenn wir nicht in der Lage sind, dem Volke sehr deutlich zu sagen, warum wir in der Nebenbahnfrage diese oder jene Fassung gewählt haben. Nach meinem Dafürhalten kann das Schicksal des ganzen Rückkaufgesetzes davon abhängen, wie wir über die Nebenbahnen verfügen.

Ich bitte Sie also, den Antrag des Herrn Oberst Meister anzunehmen, welcher wünscht, dass der Art. 4 von der Kommission in neue Erwägung gezogen und dass nachher nochmals ein Ratschlag über die Frage der Nebenbahnen eröffnet werde. Die Verantwortlichkeit, die wir haben, ist sehr gross. Man darf nicht meinen, dass man, wenn man im Parlament Meister geworden ist mit bequemen Abstimmungen, damit den Rückkauf schon unter Dach habe. Es kommt alles darauf an, wie das Volk sich die Sache vorstellt. Wir dürfen uns nicht berauschen an dem glänzenden Votum, das

am Schluss der Eintretensfrage vom Rat abgegeben worden ist. Ich bin versichert, es werden nachher viele vielleicht nicht mehr mit dem gleichen Eifer für die Sache eintreten. Es ist nicht damit getan, dass man nur seinen Namen unter einen Aufruf schreibt, oder in der öffentlichen Diskussion vor der Abstimmung ganz verschwindet, wie es zuweilen Herren thun, die hier sehr pressant sind und sehr rasch zu allem Handeln im Sinne des Bundesrates die Hand bieten. Diejenigen, welche die Kosten der Agitation und der Abstimmungsmühen zahlen, haben auch ein Recht, hier mitzureden und zu wünschen, dass die Sache reiflich erwogen werde.

Nochmals: ich empfehle Ihnen den Antrag des Herrn Oberst Meister.

**Bundesrat Zemp:** Ich möchte nicht Hand dazu bieten, dass die Diskussion zum Schaden der Sache abgekürzt würde; aber weil ich sehe, dass Weiterungen doch zu keinem Ziele führen und weil ich befürchte, dass solche Incidentien die Beratungen und den Abschluss der ganzen Vorlage allzusehr hinauszuziehen, möchte ich dem Ordnungsantrag opponieren. Es ist nicht nötig, die Kommission nochmals zu behelligen. Die Kommission hat in Anwesenheit der Herren Comtesse und Favon deren Antrag sehr reiflich geprüft und denselben abgelehnt. Es ist auch der Art. 4 wiederholt geprüft worden, und die Kommission hat in ihrer grossen Mehrheit der Vorlage zugestimmt. Herr Curti kann das nicht wissen, weil er bei der zweiten Session der Kommission nicht zugegen war. Nun glaube ich, wir seien in der Hauptsache gar nicht weit auseinander. Alle sind einig: man muss den Weg für eine spätere Acquisition der Nebenbahnen öffnen. Das hat schon der Bundesrat in seiner Vorlage angestrebt. Die Kommission hat den gleichen Gedanken aufgenommen und nur eine andere Redaction gewählt, und wir sind heute alle bereit, mitzuwirken, um diesen Gedanken im Gesetz festzunageln. Dagegen handelt es sich um kleine Modifikationen, die vorgebracht werden und über die man diskutieren kann. Ich möchte mich also gegen die Verschiebung des Art. 2 bis aussprechen.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit Mehrheit gegen 24 Stimmen lehnt der Rat den Ordnungsantrag des Herrn Meister ab.

(Par majorité contre 24 voix le conseil rejette la motion d'ordre de M. Meister.)

**Präsident:** Nachdem der Ordnungsantrag des Herrn Meister verworfen worden ist, setzen wir die Diskussion über den Art. 2 bis fort.

**Heller:** Ich stehe in dieser Frage ganz auf dem Boden des Antrages Comtesse-Favon, von einigen redaktionellen Modifikationen abgesehen, und ich will meine Ansicht in aller Kürze begründen. Wir

erlassen ein Bundesgesetz über den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes, und im Art. 1 dieses Gesetzes haben wir festgestellt, dass der Bund diejenigen schweizerischen Eisenbahnen, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen, erwerbe, sofern dieser Erwerb ohne unverhältnismässig grosse Opfer erreicht werden könne. In diesem Artikel ist die Grenze gezogen, welche für den Erwerb der Bundesbahnen massgebend ist. Es sind alle Bahnen, welche eine volkswirtschaftliche oder militärische Bedeutung haben und deren Erwerb für den Bund nicht mit unverhältnismässigen Opfern verbunden ist, zurückzukaufen; das ist der Grundsatz, nach dem die Verstaatlichung zu erfolgen hat. Im Art. 2 des Gesetzes wird dem Bundesrat der Auftrag erteilt, die fünf Hauptbahnen des Landes, inklusive der kleinen Strecke Wohlen-Bremgarten, beim nächsten Rückkaufstermine zu erwerben. Nun kommt dann allerdings im gleichen Gesetzesentwurf ein weiterer Artikel, der Art. 4, welcher im Gegensatz zu Art. 1, wonach keine Ausnahmen gemacht werden, sagt: wenn noch andere Bahnen als die fünf Hauptbahnen erworben werden wollen, so muss das wieder auf dem Wege der besondern Gesetzgebung, durch ein Bundesgesetz, geschehen und hiefür wieder der ganze Apparat in Bewegung gesetzt werden, der gegenwärtig für den Erwerb der Hauptbahnen im Gange ist.

Ich glaube, es sei vom Standpunkt des Gesetzes aus nicht logisch, wenn man zunächst allgemeine Bestimmungen aufstellt, die für den Erwerb überhaupt gelten und dann in einem spätern Artikel sagt: alles das gilt nun aber nur für die fünf Hauptbahnen des Landes und aller andere Erwerb von Eisenbahnen muss wiederum auf dem Wege des Erlasses eines besondern Bundesgesetzes erfolgen. Ich habe nun ja die Botschaft des Bundesrates über diesen Punkt gelesen, die sich dahin ausspricht, dass man zunächst, beim Erwerb der Hauptbahnen stehen bleiben wolle in der Meinung — wie heute auch wieder betont worden ist — dass dann beim nächsten Anlass die Nebenbahnen erworben werden können. Allein ich für meine Person kann mich mit dieser Aussicht auf die Zukunft nicht befriedigen. Ich glaube, dass die Landesgegenden, welche durch solche Nebenbahnen bedient werden, viel mehr als diejenigen, welche von Hauptbahnen durchzogen werden, die Berücksichtigung des Bundes verdienen. Das liegt ja auf der Hand, dass die Erleichterungen, welche durch den Rückkauf der Bahnen für das verkehrtreibende Publikum erwachsen, zunächst eben doch nur wieder den Bewohnern derjenigen Landesgegenden zu gute kommen, welche von den Hauptbahnen durchzogen werden, währenddem diese Gegenden ja jetzt schon gegenüber den andern in hohem Masse bevorzugt sind, bevorzugt in Bezug auf alle Anschlüsse, bevorzugt in Bezug auf die Verbindungen, bevorzugt in Bezug auf die Tarife. So glaube ich, es muss den nicht in solcher Weise bevorzugten Gegenden jetzt schon im Gesetze die Garantie geboten werden, dass beim nächsten Anlass auch der Rückkauf ihrer Bahnen erfolge, ohne dass es notwendig ist, dass darüber noch einmal ein Referendumssturm zu ergehen hat, der möglicherweise in eine Zeit fallen könnte, wo wir nicht

mit derselben Ruhe, wie das wahrscheinlich jetzt geschehen kann, die allgemeinen schweizerischen Interessen zu fördern in der Lage sein werden. Ich glaube also, wir müssen das Ziel anstreben, dass in diesem Gesetze schon die Möglichkeit des Rückkaufes der Nebenbahnen durch den Bund resp. die Bundesversammlung festgestellt wird.

Nun sind heute von verschiedenen Seiten gegen diese Idee Argumente ins Feld geführt worden. Herr Curti hat geglaubt, man würde dadurch der Bundesversammlung viel zu weit gehende Rechte einräumen. Herr Curti ist eben in seinem Glauben an das schweizerische Parlament nicht sehr stark. Er mag seine Gründe dafür haben. Allein ich glaube, das Schweizervolk denke in dieser Beziehung nicht so. Die bisherige Erfahrung hat genugsam gelehrt, dass kein Landesteil zu Ungunsten eines andern von der Bundesversammlung irgendwie bevorzugt worden ist. Ich meine also, das Misstrauen, das Herr Curti gegen die Ausübung der Rechte des Parlaments hat, ist nicht begründet und kann uns nicht veranlassen, auf den Antrag Comtesse-Favon nicht einzutreten. Uebrigens können hier keine besondern Bevorzugungen stattfinden, weil für den Rückkauf der Nebenbahnen die gleichen Grundsätze massgebend sein müssen, wie für den Rückkauf der Hauptbahnen. Ich werde, in Anlehnung an den Abänderungsantrag Dinkelmann, den Antrag Comtesse-Favon denn auch in dem Sinne amendieren, dass nicht nur gesagt wird «unter Berücksichtigung der in Art. 2 vorgesehenen Bedingungen», sondern «in Berücksichtigung der in Art. 1 und 2 vorgesehenen Bedingungen». Dadurch glaube ich auch einem Argument des Herrn Cramer zu begegnen, der sich dahin ausdrückte, es sei wohl nicht unabsichtlich unterlassen worden, in dem Antrag den Hinweis auf den Art. 1 festzustellen, der eben von den unverhältnismässigen Opfern spricht.

Nun hat sich Hr. v. Planta auch über den Antrag Comtesse-Favon ausgesprochen und geglaubt, es liege darin geradezu eine Erschwerung für die Verstaatlichung der Nebenbahnen.

Ich glaube, Herr v. Planta hat nicht richtig argumentiert; denn für seine Annahme, dass, sofern der Art. 2 bis angenommen werde, dann tropfenweise die Nebenbahnen zurückgekauft werden würden, spricht gar nichts, der Wortlaut des Art. 2 bis, wie er vorgeschlagen wird, jedenfalls nicht. Es heisst dort einfach: Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, unter Zustimmung der Bundesversammlung auch die Nebenbahnen unter den und den Voraussetzungen zurückzukaufen. Ob da nun tropfenweise, wie Herr Planta sich ausdrückt, zurückgekauft werden müsse, von dem steht gar nichts. Nichts wird den Bundesrat hindern, auf Grund dieses Artikels uns zu geeigneter Zeit eine Vorlage zu machen über den Rückkauf einer ganzen Reihe von Nebenbahnen, aller Nebenbahnen vielleicht, die überhaupt in Betracht fallen. Wenn man übrigens in der Richtung wie Hr. v. Planta Bedenken hätte, so wäre ja durch irgendwelche redaktionelle Aenderung dem Gedanken des Hrn. v. Planta noch in voll ständigem Masse Rechnung zu tragen.

Nun, meine Herren, acceptiere ich den Antrag Comtesse-Favon mit der Modifikation, welche schon Herr Curti vorgeschlagen hat, dass die Worte «namentlich solche mit internationalem Anschluss» gestrichen werden. Ich glaube auch, wir wollen hie



nicht irgend eine Nebenbahn bevorzugen, sondern wir wollen alle gleichhalten. Im weitern möchte ich den Antrag insofern ergänzen, dass ich neben dem Art. 2 auch auf den Art. 1 verweisen würde; er würde also lauten: «Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung und unter den in Art. 1 und 2 vorgesehenen Bedingungen auch andere schweizerische Normalbahnen zu erwerben». Der Schlusssatz «deren Rückkauf für die Schweiz ein nationales oder wirtschaftliches Interesse bietet» ist dadurch vollständig überflüssig geworden, dass ich mich speciell auf den Art. 1 berufe; denn dort ist schon festgestellt, dass nur solche Bahnen zurückgekauft werden können, welche ein nationales oder wirtschaftliches Interesse bieten für die ganze Schweiz oder einen Teil derselben. Ich möchte Ihnen also zur Beruhigung und im Interesse derjenigen Landesgegenden, welche von Nebenbahnen durchzogen werden, den Antrag Comtesse-Favon warm empfehlen in der Meinung, dass er so abgeändert werde, wie ich es soeben vorgeschlagen habe.

**Zschokke:** Nur wenige Worte. Ich glaube, es besteht hier eine gewisse Begriffsverwirrung über diese Frage der Nebenbahnen im Gegensatz zum Jura-Neuchâtelois und der Bahn Genf-Annemasse. Der Begriff der Nebenbahnen ist in verschiedenen Berichten des Bundesrates, in Gesetzesvorschriften und in Entwürfen des Bundesrates definiert worden, und da wurden unter Nebenbahnen hauptsächlich solche verstanden, welche mehr oder weniger dem internen Verkehr dienste leisten sollen. Der Antrag Comtesse-Favon nimmt diese Definition an, ich glaube mit Unrecht, denn diese beiden Bahnen haben internationale Anschlüsse. Nun hat der Bundesrat hauptsächlich, und ich glaube vollständig richtig, alle diejenigen Bahnen zum Rückkauf vorgeschlagen, welche internationale Anschlüsse besitzen. Wir haben gegenwärtig in der Schweiz 15 internationale Anschlüsse; zu diesen gehören a priori auch diejenigen der Neuenburger und der Genfer Bahnen. Ich sehe nun nicht ein, warum man und warum die Herren Antragsteller ihre Bahnen unter die Nebenbahnen einreihen wollen; ich kann den Grund nur darin finden, dass die betreffenden Linien im Berichte des Bundesrats als Nebenbahnen aufgeführt sind.

Ich unterstütze vollständig den Antrag Comtesse-Favon, von dem Gesichtspunkte ausgehend, dass ich sage: wenn der Bund Bahnen verstaatlichen will, so muss er alle diejenigen Bahnen verstaatlichen, welche internationale Anschlüsse repräsentieren. Ich habe allerdings in der Kommission diese Sache nicht aufgegriffen; ich war lange abwesend und habe nur zwei Sitzungen der Kommission beiwohnen können. Um so mehr kann ich mich heute darüber in der Weise aussprechen, dass ich sage, man sollte in die Verstaatlichung alle diejenigen Bahnen einbeziehen, welche internationale Anschlüsse repräsentieren. Dann ist der Bund in der Lage, bei der Organisation seines Betriebes, bei Abschluss von Betriebsverträgen mit den ausländischen Bahnen das Richtige zu treffen. Haben Sie das nicht, so muss der Bund nach meiner Ueberzeugung sofort nach dem Ankauf dieser fünf Hauptbahnen mit der

Neuenburger und Genfer Bahn Betriebsverträge abschliessen, um den Fehler gut zu machen, den man im Gesetze macht, wenn man diese zwei Teilstücke nicht in die Verstaatlichung einbezieht. Ich bin also mit den Ansichten der Herren Comtesse und Favon grundsätzlich einverstanden, und ich glaube auch mit Herrn Heller, dass man, nachdem einmal die Hauptbahnen erworben worden sind, das Referendum nicht für jede andere neue Bahnerwerbung haben sollte. Ich glaube, es ist dann ganz angezeigt, dass man für die eigentlichen Nebenbahnen ein anderes und hiefür passenderes Gesetz entwerfe.

**Vigier:** Ich erlaube mir, Ihnen über den Verlauf der Diskussion in der Kommission einigen Aufschluss zu geben, von der Ansicht ausgehend, es werde in der ganzen Frage Klarheit geschaffen. In der Kommission ist die ganze Frage des Rückkaufes der Nebenbahnen erörtert worden, auch die beiden Anträge Heller und Favon-Comtesse. Allein ursprünglich hat jeder nur seine Bahn befürwortet, Herr Favon die Linie Vollandes-Annemasse, und Herr Comtesse den Jura-Neuchâtelois, beide mit ganz triftigen Argumenten, auf welche namentlich Herr Oberst Meister hingewiesen hat, nämlich mit dem Argument, es seien die beiden Linien die einzigen Bahnen, welche einen Anschluss mit ausländischen Bahnen vermitteln und nicht verstaatlicht werden und ferner mit dem Argument, dass diese beiden Bahnen in militärischer Beziehung eminent wichtig sind. Allein sofort nachdem diese ganz triftigen Argumente ins Feld geführt wurden, ist die ganze Reihe der übrigen Nebenbahnen auf dem Plan erschienen. In der Kommission erkannte man sofort, dass man hier vor einer Frage stehe, die finanziell und aus Opportunitätsgründen für den Rückkauf von ganz enormer Tragweite sei. Das Resultat der damaligen Diskussion nach Erkenntnis dieser Sachlage war, dass man die ganze Frage an den Bundesrat zurückwies.

Hier ungefähr sind wir nun bei unserer Diskussion angelangt und ich will nun auch hier wieder auf die Argumente, welche in der Kommission gegen den Rückkauf der Nebenbahnen ins Feld geführt wurden, eintreten. Es wird versucht, ohne Referendum diese Bahnen zurückzukaufen. Allein schon in der Kommission habe ich mir erlaubt, als Vertreter eines Kantons, welcher das Referendum seit langen Jahren besitzt und in welchem dasselbe sehr wenig Uebelstände gezeitigt hat, darauf hinzuweisen, dass wenn wir diesen Beschluss fassen, wir den Gegnern der Vorlage eine Waffe ganz gefährlicher Art schmieden, eine Waffe, welche sie mit Gewandtheit zu führen wissen. Deshalb glaube ich, wir können über diese Frage nicht hinauskommen, ohne dass wir sagen: wenn wir die Verstaatlichung der Nebenbahnen wollen, so müssen wir sie dem Volke unterbreiten. Unser Volk wird nicht verstehen, dass wir den ganzen Apparat einer Volksabstimmung für untergeordnete Fragen in Bewegung setzen. Ich verweise Sie auf ein Gesetz, das unlängst zu Recht erstanden ist, das Gesetz über die Forstpolizei. Acht Jahre haben wir darüber gesprochen, darüber geschrieben und schliesslich fand die Volksabstimmung statt. Aehnliche Gesetze haben wir eine ganze Reihe, und nun wollen Sie diese hochwichtig-

tige Frage, bei welcher 60 Millionen engagiert sind, dem Volke entziehen. Das wird das Volk nicht verstehen, und wenn wir die Frage des Rückkaufes vorlegen, dieses Recht ihm aber eskamotieren, so haben die Gegner der Verstaatlichung eine Waffe ganz gefährlicher Art in der Hand und dass die Gegner mit guten Waffen gute Taktiker sind, wissen wir alle. Also caveant consules!

Nun fahre ich fort in der Entwicklung der Diskussion in der Kommission. Wir waren dort angelangt, wo wir sagten, die ganze Frage der Nebenbahnen sei dem Bundesrate übermittelt worden. Der Bundesrat hat, wie Sie wissen, eine Botschaft erlassen und die Frage abgelehnt. Die Diskussion in der Kommission ist aber weiter gediehen und die zweite Folge war der Antrag Comtesse-Favon, auf alle Nebenbahnen erweitert. Da ist die Frage der Subventionierung neuer Linien aufgetaucht, derjenigen Linien, welche in Gegenden erstellt werden, die noch gar keine Bahn besitzen, und da erlaube ich mir, Herrn Heller zu entgegnen. Mit welchem Recht konnte er sagen, diejenigen Gegenden, welche nur Nebenbahnen haben, welche nicht an den fünf grossen Hauptlinien liegen, sind benachteiligt, also verstaatlichen! Wenn wir dies zugeben, dann müssen wir mit mehr Recht denjenigen Gegenden, welche gar keine Bahn haben, ebenfalls entgegenkommen und ich mache mein Votum von dieser Frage abhängig. Wenn wir die Nebenbahnen verstaatlichen, für was ich also nicht bin, so müssen wir ganz unbedingt auch den Gegenden, welche die Vorteile irgend einer Bahn noch gar nicht besitzen, Bundessubsidien geben. Dann aber, wenn wir diesen Antrag Péteut-Rossel angenommen haben, der auch schon in der Luft schwebt, glaube ich wirklich, seien die Bundesfinanzen in so weitgehender Weise in Anspruch genommen, dass man kaum sagen kann, wir wollen Tarifpolitik treiben und alle übrigen Vorteile der Verstaatlichung verwirklichen. Da stehen wir zu sehr vor ungewissen grossen Fragen, in welchen wir dormalen noch nicht Klarheit haben, und deshalb hat die Kommission alle weitergehenden Anträge, welche nicht auf ganz solider Basis aufgebaut sind, nach Antrag des Bundesrates abgelehnt. Wie in der Kommission, muss ich zu meinem grossen Leidwesen dafür stimmen, alle diese Anträge abzulehnen, die Nebenbahnen nicht zu verstaatlichen, denjenigen Gegenden, welche keine Bahn besitzen, keine hilfreiche Hand zu bieten, sondern nur das grosse Ziel, welches in der Rückkaufsfrage liegt, im Auge zu behalten. Wenn wir dann den Betrieb einige Jahre in Händen haben, wird darüber Klarheit geschaffen werden, und wenn wir auf diesem ganz richtigen Grundsatz die Vorlage aufbauen, hat dann der Bundesrat ein Mittel in der Hand, die Nebenbahnen zurückzukaufen, sowie die Gegenden zu berücksichtigen, welche jetzt keine Bahnen besitzen. Nach meinem Dafürhalten müssen wir erst gewisse Erfahrungen haben, und dann können wir solid und allgemein vorgehen. Wenn wir aber jetzt beschliessen, alles zu thun, so sind wir im Wirrwarr. Daher beantrage ich Ihnen, alle Anträge, welche — gestatten Sie mir den bekannten Ausdruck — den Wagen zu sehr beladen wollen, abzulehnen.

**M. Comtesse :** Je veux répondre à quelques objections faites à notre proposition. On a fait allusion aux débats de la commission. En ce qui concerne la ligne Jura-Neuchâtelois, j'ai exposé à mes collègues de la commission la situation singulière dans laquelle se trouvait cette ligne qui a une entrée par le territoire français et qui est en même temps incorporée dans le réseau du J.-S. J'ai proposé le rachat du J.-N. Ma proposition en a fait surgir une série d'autres et j'ai alors compris moi-même que la question devait être élargie assez pour que tous les chemins de fer accessoires puissent être englobés dans le rachat. Je regrette que mes collègues de la commission n'aient pas cru devoir condescendre à un désir qui me paraissait légitime et n'aient pas accepté ma proposition élargie qui aurait eu cette conséquence que bien des populations auraient pu s'associer à cette politique du rachat, tandis qu'elles seront peut-être empêchées de le faire. Vous vous aliérez bien inutilement leurs sympathies et vous privez l'oeuvre du rachat de l'appui de très gros contingents dans le vote populaire. Au fond de quoi s'agit-il? Qu'allons-nous faire avec cette loi? En votant cette loi, nous adoptons un programme de nationalisation qui porte sur un chiffre de 950 millions. Si ce programme reçoit la sanction du peuple, car la loi que nous discutons sera indubitablement soumise au peuple, le conseil fédéral l'exécutera. Or, nous demandons que l'on comprenne dans ce programme le réseau accessoire, ce qui ne constituerait qu'une augmentation de 60 millions de francs.

On nous dit: Vous voulez soustraire la question au peuple. Nous demandons au contraire que le peuple se prononce sur cette question: Admettez-vous que la nationalisation doive porter sur un chiffre de 950 millions de francs pour le grand réseau et 60 millions de francs pour le réseau accessoire? M. Cramer-Frey nous dit: On ne sait pas où conduit votre proposition, c'est un saut dans l'inconnu. Si nous ne pouvons pas mesurer l'étendue des engagements de la Confédération, je serais le premier à dire: n'allons pas nous engager dans le rachat du réseau secondaire, mais nous savons exactement où elle nous conduit financièrement, à une simple surcharge de 60 millions sur une somme de 950 millions et rien de plus. Croyez-vous que le peuple n'est pas apte à juger la question qui lui est ainsi posée? Une fois le principe admis, le conseil fédéral aura ainsi pour mandat de parachever l'oeuvre du rachat en s'inspirant des circonstances. M. Planta veut aussi le rachat des réseaux accessoires, mais il dit: Je ne veux pas que ces réseaux soient rachetés successivement, mais en bloc. Mais si notre proposition est rejetée, est-ce qu'il se figure que le conseil fédéral pourra nous proposer en bloc le rachat des lignes secondaires? Les actes des concessions de ces lignes ont aussi des termes de dénonciation pour le rachat qui ne concordent pas les uns avec les autres, de sorte que si ne pouvons pas les faire à l'amiable, il faudra bien racheter successivement aux échéances fixées par les concessions. On ne peut dans tous les cas pas soutenir que nous ne savons pas où nous conduit cette proposition.

M. Cramer-Frey invoque les termes de l'art. 1: «La Confédération acquerra et exploitera pour son compte, sous le nom de «chemins de fer fédéraux», les chemins de fer suisses qui, à raison de leur importance économique ou stratégique, intéres-

sent la Suisse ou une partie considérable du pays et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées.»

Il se retranche derrière cette phrase, disant: Votre réseau secondaire représente des dépenses exagérées. Nous ferions bien dans la loi de revenir sur ce point et de retrancher ces mots «et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées», car il n'est pas logique de dire qu'on fait des dépenses exagérées en achetant un réseau secondaire à 60 millions, et qu'on ne fait pas de dépenses exagérées quand on exécute le programme de rachat des grandes lignes pour 950 millions.

Donc, nous ne nous lançons pas dans l'inconnu, il n'y a pas là de quoi alarmer notre peuple et les partisans du rachat des chemins de fer.

Si, sur la question du referendum, l'on éprouve des scrupules, qui ne me paraissent pas justifiés puisque nous allons poser le programme complet de rachat devant le peuple, votez la proposition Dinkelmann, tous vos scrupules seront écartés.

Je crois que dans l'intérêt de la justice, pour rassurer chacun, afin que la réussite du programme de la nationalisation de nos voies ferrées ne soit pas gravement compromise et qu'on ne puisse pas nous faire dans le peuple le reproche d'être inconscients et de ne pas comprendre dans notre oeuvre des lignes d'intérêts de premier ordre, nous devons affirmer notre volonté de sauvegarder les intérêts qui se rattachent à ces lignes secondaires dans le vote qui interviendra.

Inscrivez dans la loi quelque chose sous la forme de notre proposition ou sous la forme de la proposition Dinkelmann, autrement il est à craindre que vous ne vous aliéniez des populations qui auraient volontiers coopéré à cette grande oeuvre économique et nationale.

**M. Favon:** Je n'ai que deux mots à ajouter à ce que M. Comtesse vient de dire; je voudrais seulement réfuter le reproche qui nous est adressé d'escamoter le referendum. Ce reproche est injuste, personne ne conteste que le peuple ait le droit, par voie de décision, qu'il est libre de prendre ou de ne pas prendre, de déléguer les pouvoirs à l'assemblée fédérale; il n'y a rien là qui soit contraire au principe démocratique.

Je crois me souvenir que M. Curti, dans une occasion récente, je ne pourrais pas dire laquelle, a défendu un principe analogue.

Il faut consulter le peuple, mais savoir bien poser les questions; dans la loi actuelle, il ne faut pas séparer dans les consultations populaires la question du rachat de celle des réseaux secondaires.

Je ne tiens pas absolument à notre texte; si vous préférez la proposition de M. Dinkelmann ou quelque autre, cela m'est égal, ce qui importe c'est de donner satisfaction à des intérêts respectables, cela intéresse la moralité même du rachat, parce que cela enlèverait toute espèce de doutes aux populations intéressées sur l'esprit de justice et de solidarité qui nous dirige. Du reste je ne veux pas rentrer dans le fond du débat, mais seulement répondre à des amendements qui nous sont proposés. M. Fehr voudrait introduire dans cet article les chemins de fer à voie étroite. Messieurs, il y a cependant une mesure en

toute chose, une limite à laquelle on doit s'arrêter et qui est celle du bon sens. Les intérêts généraux de la circulation dans le pays sont les seuls dont nous devons nous occuper, et ils ne sont engagés que dans les lignes à voie normale. Les chemins de fer à voie étroite, les tramways, funiculaires, etc., ne représentent que des intérêts locaux, régionaux; si l'on veut introduire tous les chemins de fer, jusqu'aux Decauville dans cet article, on arrive à l'absurde et on défigure toute la proposition. Je demande que l'on reste dans la vérité des faits et que l'on n'aille pas au delà des intérêts généraux du pays qui ne sont engagés que dans les lignes à voie normale.

J'avoue ne pas comprendre M. Vigier; son argument est qu'avant de penser aux régions qui ont des chemins de fer, nous devons penser à celles qui n'en ont pas; les premières sont favorisées, les secondes sont pauvres et dignes de considération. Il est clair pourtant que les régions qui ont des chemins de fer sont celles où il y a du trafic. M. Vigier me semble tomber dans l'erreur de ce moine qui remerciait Dieu ce qu'il avait placé les grandes rivières auprès des grandes villes. Si les grandes villes se sont créées sur un point du territoire plutôt que sur un autre, c'est qu'il existait des raisons pour cela. C'est parce que le canton de Genève est très peuplé, qu'il y a une ville importante exerçant une attirance économique sur les régions qui l'entourent que se pose à son égard une question qui n'existe pas pour les régions de montagne, pour celles qui sont écartées de tout centre. Ce dont nous devons nous préoccuper, ce sont des intérêts existants et non d'intérêts à créer. Encore une fois, la proposition qui nous est faite n'a trait qu'aux régions qui ont des chemins de fer; voulons-nous attendre qu'il y en ait partout?

En ce qui concerne Genève, tout le monde reconnaît qu'il y a des intérêts sérieux à sauvegarder; il ne s'est pas trouvé un contradicteur dans cette assemblée, quelques-uns seulement désirent attendre et voir plus tard ce qu'il y a à faire. Il n'y a donc qu'une question de méthode qui nous sépare, puisque chacun reconnaît qu'il y a des intérêts généraux engagés dans l'exploitation des chemins de fer secondaires. Vous devez donc donner satisfaction à ceux qui risquent de souffrir.

En résumé, choisissez entre la proposition que nous vous faisons, M. Comtesse et moi, et celle de M. Dinkelmann, mais ne dites pas qu'il n'y a rien à faire; dans l'intérêt du rachat ce serait une faute au double point de vue de la tactique et de la solidarité qui doit nous unir; ce n'est pas pour des raisons qui ne supportent pas l'examen que nous devons exclure du projet de rachat des populations qui doivent en bénéficier en vue des intérêts économiques de la Suisse tout entière. En ma qualité de partisan du rachat, je me permets d'insister de toutes mes forces pour demander que satisfaction nous soit donnée.

**Wunderly:** Ich möchte vom kaufmännischen Standpunkt aus empfehlen, den Antrag Comtesse-Favon so anzunehmen, wie er Ihnen vorliegt. Ich empfehle Ihnen diesen Antrag nicht, weil es sich um den Jura-Neuchâtelois oder die Genfer Bahn handelt. Das ist für mich Nebensache. Für mich

ist die Hauptsache, dass der Antrag die Worte enthält, es seien die Eisenbahnen zu erwerben, deren Rückkauf für die Schweiz von nationaler oder wirtschaftlicher Bedeutung ist, die berufen sind, die Einnahmen der Eisenbahnen gehörig zu vermehren. Welcher Weg wird bei der Erwerbung einer solchen Bahn eingeschlagen werden? Ehe und bevor der hohe Bundesrat selbst einen solchen Antrag bei Ihnen einbringt, wird er die Generaldirektion befragen. Wenn Sie nun diese Generaldirektion aus fachmännischen Leuten bestellen, wenn die Generaldirektion aus einem Verwaltungsrat hervorgeht, welcher das Zutrauen der ganzen Schweiz hat, so können Sie sicher darauf rechnen, dass diese Generaldirektion einzig und allein nur den nationalen und wirtschaftlichen Charakter der Frage ins Auge fassen und sich weder vom politischen noch kantonalen Standpunkte, noch von irgend welchen politischen Machinationen leiten lassen wird. Just in dieser volkstümlichen Organisation des Verwaltungsrates und der Generaldirektion liegt die Garantie dafür, dass Ihnen der hohe Bundesrat auch nur dann einen Antrag einbringen wird, eine Eisenbahn zu verstaatlichen, wenn wirklich wirtschaftliche Interessen damit verbunden sind. Diese wirtschaftlichen Interessen können aber verschiedener Art sein; denn es handelt sich doch um verschiedene Teilstücke internationalen Charakters. Sie werden im Verlaufe der Zeit, wenn einmal die Eisenbahnen verstaatlicht sind, sehen, welchen kolossalen Einfluss die internationalen Gütertarife auf unser Eisenbahnnetz ausüben; Sie werden sehen, in welcher Weise diese internationalen Gütertarife die Einnahmen beeinflussen können, und von diesen Gesichtspunkten geleitet, wird ein richtiger volkstümlich bestellter Verwaltungsrat die Sache ansehen; von diesen Gesichtspunkten geleitet, wird eine richtige Generaldirektion, die das Vertrauen der ganzen Schweiz besitzt, Ihnen einen solchen Antrag empfehlen, und nur von diesen Gesichtspunkten ausgehend, wird Ihnen der Bundesrat eine Vorlage machen, welche die einen vielleicht befriedigt, die andern nicht befriedigt. Aber wenn das Ganze daraus Nutzen ziehen kann, so wollen wir nicht davor zurückschrecken, vom Volke ein kleines Opfer zu verlangen. Denn ich heisse es nur ein kleines Opfer, wenn man vom Volke das Zutrauen verlangt, dass es zugiebt: Ja, Ihr in der Bundesversammlung könnt über solche Bahnen urteilen und endgültig beschliessen, die, fachmännisch und volkswirtschaftlich richtig beurteilt, der Schweiz Gewinn bringen oder den nationalen Charakter unserer Eisenbahnen heben. Von diesem Standpunkte aus empfehle ich Ihnen den Antrag Comtesse-Favon.

**Bundesrat Zemp:** Es ist dem Antrag der Herren Comtesse und Favon richtig entgegengehalten worden, dass das unterscheidende Merkmal desselben darin bestehe, dass die Erwerbung von Nebenbahnen der Volksabstimmung nicht mehr zu unterstellen sei. Es liegt aber in diesem Antrag noch ein anderer Punkt, der nicht die nötige Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat und der noch etwas berührt werden muss.

Die Herren Comtesse und Favon wollen den Bundesrat ermächtigen, Ankäufe von Nebenbahnen

auf Grund der konzessionsgemässen Bestimmungen zu machen. Denn es heisst in ihrem Antrag: «unter den in Art. 2 vorgesehenen Bedingungen». Diese Bestimmung würde die Bedeutung haben, dass der Bundesrat dann, aber auch nur dann über den Erwerb von Nebenbahnen zu beschliessen hat, wenn er sich dazu entschliesst, entweder die vollen Anlagekosten oder, für den Fall, dass die Bahnen sich so besser stellen, den kapitalisierten Reingewinn als Preis zu bezahlen. Dagegen ist ausgeschlossen, dass der Bundesrat ermächtigt ist, solche Vorlagen auf Grund freier Verständigung mit den Gesellschaften, nach welcher niedrigere Preise erzielt werden, vorzubereiten. Thatsächlich ist es so, dass keine der bestehenden Nebenbahnen einen Reingewinn einbringt, der kapitalisiert höher wäre, als die Summe der Anlagekosten; aber auch das andere ist meines Wissens richtig, dass keine einzige Nebenbahn eine Rendite abwirft, welche im 25fachen Betrage den Anlagekosten gleichkäme. Mit andern Worten: Alle diese Nebenbahnen haben eine niedere Rendite. Wenn also ernsthaft in Bedacht gezogen werden sollte, jetzt oder bald Nebenbahnen zu erwerben, so müsste ein Preis erzielt werden, der unter den Anlagekosten steht. Nach dem Vorschlag der Herren Comtesse und Favon hätte der Bundesrat eine sehr beschränkte Wegleitung und es müsste noch lange auf den Zeitpunkt gewartet werden, bis der Bundesrat in der Lage wäre, Ihnen Vorschläge zu machen. Das gleiche gilt auch gegenüber dem Antrag des Herrn Dinkelmann.

Mit dem Antrag des Herrn Amsler hat es eine ähnliche Bewandnis. Herr Amsler hat die heutige Situation sehr richtig beurteilt und sehr klar vorausgesehen, wie die Eisenbahnpolitik des Bundes in der Zukunft sich gestalten soll. Aber wenn er glaubt, mit dem Antrag, dass auf einen gewissen Zeitpunkt Vorlagen gemacht werden sollen, eine Förderung der Erwerbung der Nebenbahnen zu erzielen, so geht er meines Erachtens neben das Ziel. Herr Amsler will im Jahre 1910 eine Vorlage haben. Das wird möglich sein, wenn es dem Bundesrat gelingt, auf dem Weg der freien Verständigung Verträge abzuschliessen. Aber es wird nicht möglich sein, wenn der Bundesrat auf dem Boden der Konzessionen zurückkaufen muss. Ich komme mit dem Vorhergehenden nicht in Widerspruch. Ich will nur die Rechtslage kennzeichnen. Denn die Termine, zu denen nach den Konzessionen erworben werden kann, sind nicht heute festzustellen, sondern sind in den Konzessionen gegeben. Bei den grossen Hauptbahnen kann der Erwerb, wie wir wissen, im Jahr 1903 stattfinden. 15 Jahre später tritt wieder ein solcher Termin ein. Wenn es sich um die Erwerbung der Hauptbahnen handelte, würde also der Termin des Herrn Amsler zu früh oder zu spät sein. Ebenso verhält es sich in Bezug auf die Nebenbahnen. Es ist mir gerade nicht in Erinnerung, wie hier die Termine normiert sind, aber es wäre doch ein seltsamer Zufall, wenn die Termine für den Rückkauf der Nebenbahnen gerade auf das Jahr 1910 fallen würden. Also auch der Antrag des Herrn Amsler giebt dem Bundesrat eine zu enge Direktive.

Ich meine, es wäre besser, von allen diesen Zugaben abzusehen und sich auf den Antrag der Kommission zu beschränken, der dahin geht, dass der Erwerb von andern Linien, also auch von Nebenbahnen, und der Bau neuer Linien kraft dieses Ge-

setzes möglich, aber dass jeweilen noch eine besondere gesetzliche Vorlage nötig sei. Damit haben wir alles, was wir brauchen. Der Bundesrat, der den Verhältnissen näher steht als die Räte, ist in der Möglichkeit, den richtigen Moment zu erfassen und eine Vorlage zu bringen, und die Räte haben es in der Hand, durch Postulate und Anträge dem Bundesrate bestimmte Aufträge zu geben. Die Möglichkeit ist so gegeben, zu jeder Zeit im geeigneten Moment zu handeln. Das scheint mir das Richtige zu sein. Wir müssen etwas Vertrauen haben zur Sache und zu uns selbst. Ich glaube, wir kommen am besten zum Ziel, wenn wir uns heute auf die grosse Frage des Erwerbes des Hauptbahnnetzes konzentrieren, mit dem festen Vorsatz, wenn diese Aktion gelingt, die zweite Aktion folgen zu lassen. Und diese zweite Aktion wird kommen. Also thun wir alles, was die heutige Vorlage zum Ziele führt und vermeiden wir alles, was den grossen Zweck, den wir ins Auge gefasst haben, hindert, alles, was die Lokomotive, die schon vorgespannt ist, auf den Nebenbahnen zum Entgleisen bringen kann.

**Künzli:** Ich möchte den Antrag des Herrn Heller unterstützen. Den letzten Sitzungen der Kommission in Bern habe ich nicht beiwohnen können. Allein in Interlaken habe ich mich für die Anträge der Herren Comtesse und Favon ausgesprochen.

Für den Rückkauf der Bahnen sprechen nicht nur wirtschaftliche, sondern namentlich auch militärische Interessen. Unser Eisenbahnnetz muss in Vergleich zu den Netzen der auswärtigen Staaten in militärischer Beziehung ein inferiores genannt werden. Wir haben keine durchgehenden doppelten Geleise in den Hauptrichtungen des Landes, wir haben ungenügende Rampen bei den Bahnhöfen von grosser Bedeutung. Wenn wir durch den Rückkauf die militärischen Interessen berücksichtigen, wenn wir unsere grossen Bahnhöfe von fremdem Einfluss frei machen wollen, warum sollen wir dann nicht auch sofort an den Rückkauf solcher Linien denken, die, wie der Jura-Neuchâtelois und Genf-Annemasse so grosse militärische Bedeutung haben?

Ich gehe heute aber weiter und sage: wir wollen nicht nur an diese beiden Linien denken, sondern auch an andere Nebenbahnen. Die Bevölkerung, welcher die Nebenbahnen dienen, hat auch ein Interesse daran, dass sie unter die Fittige des Bundes komme. Sie will sich nicht mit einem Wechsel auf lange Sicht begnügen, sondern verlangt die Zusage, dass auch ihre Bahnen in kurzer Zeit an den Bund übergehen werden. Die meisten dieser Nebenbahnen sind zwischen den grossen Bahnen eingeklemmt und befinden sich in einer Situation, in der es gar nicht möglich ist, den Verkehr richtig zu entwickeln. Es liegt also im allgemeinen Interesse, dass auch diese Bahnen verstaatlicht werden.

Man sagt, man dürfe den Erwerb der Nebenbahnen nicht dem Referendum entziehen. Das will ich auch nicht. Wenn Sie eine Bestimmung im Sinne des Antrages des Herrn Heller aufnehmen, so entziehen Sie den Entscheid über diese Nebenbahnen dem Volke nicht, sondern geben nur den Bundesbehörden die Kompetenz, die Nebenbahnen successive anzukaufen, nicht um jeden Preis, son-

dern um einen Preis, bei dem auch der Bund existieren kann. Das liegt im Antrag des Herrn Heller.

Wenn ein Schweizerbürger bereit ist, den grossen Kaufpreis für die fünf Hauptbahnen zu bezahlen, so wird er auch nicht davor zurückschrecken, diesem Kaufbetrag noch eine Summe von etwa 6, 5 oder 4 Proz. mehr — denn ich glaube nicht, dass die Nebenbahnen einen Wert von 60 Millionen repräsentieren — hinzuzufügen. An dieser Erhöhung des Ankaufkapitals wird der Rückkauf nicht scheitern. Aber wir kommen doch mit einer solchen Bestimmung einem grossen Teil unserer Bevölkerung entgegen.

Ich empfehle Ihnen Zustimmung zum Antrag des Herrn Heller.

**M. Comtesse:** Il y a un malentendu. Le rachat doit se faire d'après les conditions prévues à l'art. 2. Il est loisible pour le conseil fédéral et l'assemblée fédérale d'acquérir des lignes en vertu de conventions à l'amiable et sans appliquer strictement les prix de rachat.

Nous considérons que notre proposition donne au conseil fédéral la faculté d'acquérir le réseau secondaire par voie amiable.

**M. Favon:** Je ferai remarquer à M. Zemp qu'il n'y a rien dans notre proposition qui force le conseil fédéral à acquérir une ligne secondaire quelconque. Il fera des propositions de rachat le jour où il verra quelque intérêt à le faire. Ces rachats des lignes secondaires se feraient de gré à gré, il ne faut pas qu'il y ait de malentendu sur ce point.

Das **Präsidium** erklärt die Diskussion als geschlossen und resümiert die verschiedenen Anträge.

**Comtesse:** Je dois déclarer que nous acceptons les termes de l'amendement de M. Heller. Nous admettons de même le retranchement des mots: «avec jonction internationale».

#### Abstimmung. — Votation.

In einer Reihe eventueller Abstimmungen wird das Amendement Fehr mit 57 gegen 51 Stimmen angenommen und an dem in dieser Weise amendierten Antrag Comtesse-Favon festgehalten und zwar gegenüber dem Antrag Dinkelman mit 47 gegen 35, gegenüber dem Antrag Amsler mit 72 gegen 13 Stimmen. In definitiver Abstimmung wird mit 66 gegen 49 Stimmen der Antrag der Kommission (Ablehnung eines neuen Art. 2bis) angenommen.

(Dans une série de votations éventuelles, l'amendement Fehr est adopté par 57 voix contre 51; la proposition Comtesse-Heller ainsi amendée l'emporte sur la proposition Dinkelman par 47 voix contre 35 et sur la proposition Amsler par 72 voix contre 13. En votation définitive la proposition de la commission, tendant à repousser tout nouvel article 2bis, est adoptée par 66 voix contre 49.)

Art. 3.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 3 des ständerätlichen Entwurfes lautet: «Der Bund ist befugt, den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in die zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten.» Der materielle Inhalt dieses Artikels hat die Zustimmung Ihrer Kommission gefunden, nur schlagen wir Ihnen vor, statt: «Der Bund ist befugt . . . .» zu sagen: «Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung . . . .», da dieses Recht zur Uebernahme des Betriebes im Titel des Gesetzes schon ausgesprochen ist, und es sich hier vielmehr darum handelt, zu konstatieren, welche Behörde hiezu befugt sein soll.

Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum ständerätlichen Beschluss mit der genannten Abänderung.

**M. Jordan-Martin**, rapporteur de la commission: La commission du conseil national dit:

«La Confédération pourra, moyennant l'autorisation de l'assemblée fédérale, se charger de l'exploitation des lignes secondaires et assumer les conventions. . .»

Le conseil des états de son côté avait voté un article nouveau:

«La Confédération pourra se charger de l'exploitation de lignes secondaires; elle pourra accepter les conventions passées relativement à l'exploitation, entre les chemins de fer principaux et les chemins de fer secondaires.»

Il s'agit donc ici d'autoriser la Confédération à lier les conventions, les contrats avec les entreprises des chemins de fer secondaires.

Il se peut en effet que l'exploitation de ces lignes par la Confédération intéresse le commerce et l'industrie en général et que la Confédération ait avantage à exploiter ces lignes.

D'autre part il se peut également que ces entreprises trouvent leur avantage à être exploitées par la Confédération. Seulement le conseil des états ne faisait pas intervenir l'assemblée fédérale. D'après le texte qu'il nous a donné, la Confédération pouvait sans autre nouer un contrat et faire une convention sans autorisation des chambres fédérales. Or, votre commission, tout en maintenant l'art. 3 nouveau tel qu'il a été présenté par le conseil des états, veut cependant que l'assemblée fédérale puisse intervenir, examiner ces contrats et les conventions passées entre la Confédération et les compagnies. Il est juste, je le répète, que l'assemblée fédérale ait à statuer sur des questions aussi importantes.

Nous vous recommandons donc l'art. 3 nouveau tel qu'il est présenté par la commission du conseil national.

Je voudrais vous faire remarquer cependant une incorrection qui s'est glissée dans le texte français:

«La Confédération pourra, moyennant l'autorisation de l'assemblée fédérale, se charger de l'exploitation des lignes secondaires et assumer les conventions. . .»

On n'assume pas des conventions, mais des devoirs, des obligations, des responsabilités. Il y a donc une rédaction nouvelle à chercher pour cet art. 3. Nous vous en proposons deux. On peut dire:

«La Confédération . . . et reprendra les conventions passées relativement à l'exploitation entre les

chemins de fer principaux et les chemins de fer secondaires.»

Ou bien: «. . . et assumer les obligations résultant des conventions passées. . .»

Nous vous proposons de renvoyer à la commission le soin de cette rédaction tout en adoptant en principe l'art. 3 nouveau.

**M. Gobat**: Cet article me paraît manquer de clarté et de précision. On ne sait pas si la Confédération a ici un droit à exercer ou un devoir à remplir. Son droit est réglé, d'après l'art. 3, dans deux éventualités, pour l'avenir et pour le passé.

La 1<sup>re</sup> partie de l'art. 3 règle la question de l'avenir: «La Confédération pourra, moyennant l'autorisation des chambres fédérales, se charger de l'exploitation des lignes secondaires.»

Il faudrait donc, chaque fois qu'un traité d'exploitation surgirait, que le conseil fédéral le propose aux chambres fédérales pour que celles-ci donnent leur assentiment. C'est très bien. Mais la question est réglée de la même manière pour les traités existant au moment où les chemins de fer secondaires seront rachetés; on dit que «la Confédération pourra accepter les conventions passées relativement à l'exploitation, entre les chemins de fer principaux et les chemins de fer secondaires.»

Vous savez que ces traités d'exploitation existent dans tous les réseaux suisses. Ainsi, le Jura-Simplon en a un pour la ligne Thoune-Interlaken, Brünig, Spiez-Erlenbach, et aussi un grand nombre dans le canton de Vaud et du Valais: le Viège-Zermatt, par exemple.

Ces traités en voie d'exécution supposent que le rachat se fera en 1903. Evidemment ici ne se présente plus la question de savoir si la Confédération peut, avec l'assentiment des chambres fédérales, exécuter ces traités. Ces traités lient la Confédération de la même manière qu'ils lient les compagnies existantes. Si en 1903, ils existent encore, il est bien évident que la Confédération ne pourra pas se soustraire à l'obligation de continuer l'exploitation. Dès lors il me paraît que pour cette seconde éventualité, c'est-à-dire pour des traités existant encore en 1903, il n'est pas juste de dire que la Confédération pourra assumer les obligations résultant de ces traités, mais qu'elle devra les assumer, ces entreprises étant des droits acquis qui ne doivent pas être amoindris par la loi.

Je propose donc de rédiger l'art. 3 de cette manière: «La Confédération pourra, moyennant l'autorisation de l'assemblée fédérale, se charger de l'exploitation des lignes secondaires; elle exécutera les traités d'exploitation passés entre les chemins de fer mentionnés à l'art. 2 et les chemins de fer secondaires.»

Par conséquent, la Confédération, en ce qui concerne les traités en voie d'exécution, assumera purement et simplement les engagements contractés par les compagnies.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich halte dafür, dass die Redaktion, die der Ständerat nach einlässlicher Diskussion beschlossen hat, abgesehen von dem Eingange, und

wie sie nun Ihre Kommission zur Annahme beantragt, die richtige ist. Was das Eintreten in die vereinbarten Betriebsverträge betrifft, so gebietet die Vorsicht, hier zurückhaltend zu sein und nicht in imperativer Weise zu sagen, dass der Bund unter allen Umständen in solche Betriebsverträge eintreten solle, denn bis zur Uebernahme der Hauptbahnen durch den Bund könnte noch eine Anzahl derartiger Betriebsverträge eingegangen werden. Es soll also unter allen Umständen dem Bundesrat überlassen sein, unter Zustimmung der Bundesversammlung in solche Verträge einzutreten oder nicht. Ich beantrage Ihnen daher Ablehnung des Amendements des Herrn Gobat.

**Präsident:** Die Diskussion ist geschlossen. Was die Bemerkung des französischen Berichterstatters betr. Auffindung eines bessern französischen Textes betrifft, so nehme ich an, die Kommission werde davon Notiz nehmen.

#### Abstimmung. — Votation.

Der Rat nimmt, gegenüber dem Antrag des Herrn Gobat, den Kommissionsantrag mit 41 gegen 13 Stimmen an.

(Par 41 voix contre 13, le conseil adhère à la proposition de la commission, en rejetant celle de M. Gobat.)

#### Art. 4.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Durch die vorherige Abstimmung über den Art. 2 bis haben Sie indirekt auch über das Schicksal dieses Artikels entschieden, indem Sie indirekt ausgesprochen haben, dass über den Rückkauf der andern Bahnen oder den Bau neuer Linien jeweilen besondere Bundesgesetze zu erlassen seien, wie die Kommission Ihnen beantragt. Es liegt hier ein Antrag der Herren Péteut und Rossel zu Alinea 2 des Art. 4 vor; ich gewärtige zunächst dessen Begründung durch die Antragsteller.

**M. Rossel:** Mon collègue M. Péteut devait motiver notre proposition qui est discutée un peu à l'improviste; comme il a dû s'absenter momentanément pour affaires officielles, j'essaierai de le remplacer.

Lorsque le conseil fédéral a déposé la loi de rachat, il a envisagé, il a dû envisager toutes les conséquences directes et indirectes de l'opération; et la question de la subvention des lignes nouvelles à construire n'a point passé inaperçue. Il est vrai que, dans son message, le conseil fédéral s'est expliqué brièvement sur ce point; nous n'y trouvons qu'un passage qui implique d'ailleurs la reconnaissance de l'idée que j'ai l'honneur de défendre devant vous; il est conçu en ces termes: « En revanche, on reconnaîtra hautement l'avantage pour la Confédération de donner le plus possible satisfaction aux contrées laissées jusqu'ici en dehors des communications par chemins de fer. »

On nous dira sans doute, et c'est le raisonnement qu'a fait le conseil des états, que la question n'est pas mûre, qu'elle n'est pas suffisamment étudiée, qu'une solution dans le sens de celle que nous demandons entraînerait des sacrifices trop considérables pour la Confédération. Il est facile de répondre à ce raisonnement et de tranquilliser ceux qui conserveraient des craintes au sujet des conséquences possibles de notre proposition. Il ne faut pas oublier que cette proposition est conçue en termes généraux et n'engage pas l'avenir autant que l'on pourrait le croire au premier abord. Elle pose un principe, celui du subventionnement par la Confédération, mais ce principe est subordonné à deux conditions essentielles:

1) il faudra qu'un chemin de fer, pour avoir droit à un subside fédéral, soit reconnu d'utilité publique;

2) cette subvention sera proportionnée aux subsides fournis par le canton, les communes et les corporations. Il n'y a certes pas lieu de redouter que les cantons et les communes se livrent à une sorte de sport en ce qui concerne les constructions de lignes nouvelles et les sacrifices que la Confédération sera appelée à faire ne seront dès lors pas excessifs. Les lignes à construire s'échelonnent sur une longue période et l'assemblée fédérale demeure maîtresse du chiffre des subventions qu'il ne serait pas prudent de fixer définitivement aujourd'hui. Du reste, ces subventions constitueront un placement de fonds en vue du futur rachat, et peut-être même un placement utile avant l'échéance du rachat des lignes subventionnées.

Nous avons renoncé à reprendre la proposition de M. Gobat que nous trouvons un peu hardie, tout au moins trop précise d'une part et trop limitée de l'autre, pour être adoptée dès maintenant. Notre proposition qui ne vise pas seulement les lignes nouvelles se soudant au réseau principal, est plus juste, ce nous semble, et n'offre pas l'inconvénient d'engager par trop l'avenir. Elle peut s'appuyer même sur les déclarations faites par le conseil fédéral dans son rapport du 13 septembre 1895.

Voici comment le conseil fédéral appréciait l'utilité qu'il pouvait y avoir à insérer le texte de la proposition de M. Gobat dans le corps de la loi: « On exposerait la caisse fédérale à de gros risques en garantissant d'avance d'une manière générale l'exécution de n'importe quelle entreprise de chemins de fer, nous voulons ne favoriser, nous, que celles reconnues d'utilité publique, ou en promettant des subventions importantes, nous n'en fixons pas le chiffre, à condition que le capital d'établissement de cette ligne soit, d'autre part, assuré pour la moitié. La Confédération pourrait être ainsi contrainte à coopérer à la construction de lignes absolument inutiles et même nuisibles à l'intérêt général. Il faut procéder à des enquêtes très étendues et bien réfléchir avant d'arrêter des principes généraux pour subventionner les nouveaux projets de chemins de fer si l'on ne veut pas, en encourageant des entreprises non-justifiées, provoquer un désastre au point de vue de l'économie publique; sans parler de la masse de projets rivaux qui affluerait de toutes parts à l'époque de la nationalisation des lignes principales. »

Ces explications du conseil fédéral au sujet de la proposition de M. Gobat ne sont pas contraires

à la nôtre; au contraire, nous avons d'avance cherché à répondre à ces objections par les termes mêmes de notre proposition.

En effet, les chemins de fer nouveaux à construire doivent être reconnus d'utilité publique pour avoir droit à une subvention fédérale et celle-ci sera proportionnée à celles des cantons, communes et corporations. De plus l'assemblée fédérale fixera, suivant les circonstances, suivant aussi les ressources disponibles, le chiffre des subventions; enfin notre réseau ne se complétera que peu à peu et la Confédération n'aura que des sommes relativement modiques à verser annuellement de ce chef.

Ce n'est pas tout. Comme le disait M. Richard, au conseil des états, les nouvelles lignes qui se construiront seront très utiles au réseau principal dont elles alimenteront le trafic d'une manière très sérieuse; elles mettront en valeur des richesses peu ou mal exploitées, notamment tout un trésor de forces hydrauliques dont notre industrie a grand besoin; voilà de graves motifs en faveur de l'établissement de ces nouvelles lignes. Mais les contrées pauvres, où la spéculation n'a rien à gagner, où l'initiative privée est impuissante à elle seule, ont le droit de posséder, elles aussi, des chemins de fer. La Confédération doit étendre sa sollicitude à d'autres travaux que ceux qu'elle a subventionnés jusqu'à présent. Ses obligations augmentent en même temps et dans la même mesure que ses compétences. Et, si elle s'en rend compte, elle ne fera que remplir son devoir envers toutes les parties du territoire suisse. Elle n'y perdra rien. Je me demande encore si la Confédération ne peut pas, ne doit pas, pour les lignes à construire, faire autant que ce que les cantons ont fait jusqu'ici. Vous connaissez la politique que les cantons de Berne, Fribourg, Neuchâtel, ont suivie jusqu'ici en matière de chemins de fer; vous savez comment ils se sont efforcés de travailler à la création de nouvelles voies de communication. Ce que les cantons ont entrepris et réalisé, dans ce domaine, la Confédération faillirait à sa tâche en ne venant pas, même un peu tard, compléter leur oeuvre.

Le peuple, ne l'oublions pas, n'a pas peur de contracter des dettes dont la contre-valeur existe, dont l'utilité est évidente, la nécessité impérieuse; il craindrait bien davantage une loi qui aurait pour effet d'arrêter le développement du réseau secondaire. Or, il est incontestable que, si nous ne prévoyons pas de subsides de la part de la Confédération, la loi projetée entravera la construction des nouvelles lignes pendant une période assez longue.

On nous dira peut-être que notre proposition rompt le cadre de la loi, que les subventions que nous réclamons sont sans connexité avec l'objet soumis à nos délibérations; j'affirme qu'elles sont, au contraire, une conséquence directe du rachat, puisque le rachat tend à substituer, dans les chemins de fer, l'initiative fédérale à l'initiative privée.

Au reste, on ne se place pas toujours à un point de vue aussi formaliste; dans nombre de lois fédérales, on a inséré des dispositions qui ne sont pas en rapport intime avec l'objet de la loi. Dans la loi sur la comptabilité, par exemple, nous avons intercalé un texte aux termes duquel les différents qui d'après les concessoins devaient être renvoyés à des tribunaux d'arbitres, seront soumis désormais à la juridiction du tribunal fédéral. Cette disposition,

la n'est-ce pas, ne touche en rien à des questions de comptabilité.

J'estime donc que ces objections de forme n'ont pas grande importance et ne doivent pas nous arrêter.

J'ajoute que l'art. 7 du projet de loi paraît donner déjà satisfaction aux besoins dont je vous ai parlé. Selon les propositions de la commission du conseil national, l'art. 7 serait ainsi rédigé:

«Le surplus des excédents sera employé exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire à parfaire les rendements annuels, ainsi qu'à perfectionner et alléger les conditions de transport, en particulier dans le sens de la réduction des taxes, des tarifs pour les voyageurs et les marchandises, et à donner une plus grande extension au réseau des chemins de fer suisses, y compris les lignes secondaires.»

Cependant, entre ce texte et celui de notre proposition, il existe une grande différence. D'après l'art. 7 que je viens de lire, nous devrions nous contenter de participer dans une mesure qui n'est pas déterminée mais qui serait modeste, à un excédent de recettes problématique. Cette disposition ne saurait nous satisfaire; si la Confédération veut se charger des chemins de fer suisses, il faut qu'elle pourvoie à leur avenir et cela non seulement pour les contrées qui possèdent un réseau complet, mais également pour celles qui sont dans une situation moins avantageuse.

Je le répète, notre proposition, conçue en termes généraux, ne grèvera pas le budget fédéral à l'excès; elle consacre le principe des subventions fédérales qui doit être sanctionné dans cette loi, si l'on veut que le rachat devienne populaire et soit profitable à tous les intérêts nationaux.

Renvoyer à plus tard cette question et refuser de l'examiner sous prétexte qu'elle n'est pas mûre, ce serait un moyen de se débarrasser à trop bon compte d'une charge nécessaire de la nationalisation et compromettre le succès du projet.

Voilà ce que j'avais à dire au sujet de notre proposition. Je laisse à M. Péteut, qui vient de rentrer dans la salle, le soin de vous présenter des observations plus complètes.

**M. Péteut:** C'est un député d'une contrée de la Suisse qui a fait les plus grands sacrifices pour le réseau des chemins de fer qui vient aujourd'hui vous prier d'insérer dans la loi sur le rachat une disposition qui permette à la Confédération de subventionner les chemins de fer dans les contrées qui n'en possèdent pas encore.

Que demandons-nous, quel est le but de notre proposition? Nous demandons tout simplement l'application des dispositions de l'art. 23 de la constitution fédérale conçu en ces termes:

«La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.»

Les chemins de fer, et même les chemins de fer secondaires, sont des travaux publics qui intéressent une partie considérable de la Suisse.

Ces jours derniers, lors de la discussion sur l'entrée en matière sur le projet de loi, plusieurs orateurs ont prouvé que lors de la discussion de



**Part. 23 de la nouvelle constitution** qui nous régit, il était bien entendu que la Confédération avait le droit de racheter, de construire, de subventionner des chemins de fer. Personne n'a contesté ce principe dont nous demandons l'application.

Permettez-moi de vous indiquer en quelques mots la position faite aux contrées suisses n'ayant pas des chemins de fer, par la loi sur la comptabilité et la loi sur le rachat.

Avant la mise en vigueur de la loi sur la comptabilité, les financiers étrangers et suisses étaient disposés à donner des fonds pour aider à la construction des lignes de chemins de fer. Mais depuis la mise en vigueur de cette loi ils ont serré les cordons de leur bourse et fermé leurs portefeuilles et leurs coffres-forts. Aujourd'hui, les contrées qui veulent construire des chemins de fer sont réduites à leurs propres forces, c'est-à-dire aux subventions cantonales et à celles des communes et des particuliers. Or, dans ces circonstances, ne trouverez-vous pas avec nous qu'il est du devoir de la Confédération d'aider aussi à ces contrées d'empêcher la ruine totale de leur commerce et de leur industrie.

D'après notre proposition, nous demandons des subventions fédérales seulement pour les chemins de fer reconnus d'utilité publique, et quand les cantons, communes ou corporations accorderont eux-mêmes des subventions.

Qu'est-ce qui fait le caractère d'utilité publique d'un chemin de fer? N'est-il pas bien déterminé quand on dit que le canton, les communes et les corporations le subventionnent? Les raisons qui nous ont dicté, à M. Rossel et à moi, notre motion, sont multiples. Si nous jetons un coup d'oeil en arrière, si nous voyons ce qui s'est passé dans le Jura bernois, après la construction des grandes lignes, nous arrivons à cette conclusion que les contrées qui n'ont pas de chemins de fer doivent faire de grands sacrifices pour en avoir. Avant la construction des grandes lignes du Central, la situation de commerce était florissante dans le Jura bernois. L'établissement de ces lignes a porté à l'industrie et au commerce du Jura un coup sensible: les feux des hauts fourneaux s'éteignirent, les verreries se fermèrent. Deux des établissements industriels seuls continuaient à exister grâce à une puissante société qui disposait de plusieurs millions, et grâce à l'homme intelligent qui les dirigeait.

Cet état de choses engagea les communes du Jura bernois à faire d'énormes sacrifices pour la création des chemins de fer. La petite ville de St-Ursanne qui ne comptait que 800 habitants et où il y a fort peu de personnes aisées, a payé fr. 560,000 pour les voies ferrées. Aujourd'hui, personne ne le regrette; de la source de la Birse jusqu'à son embouchure, ce ne sont que fabriques prospères; preuve en soit qu'une seule est taxée fr. 230,000, une autre fr. 145,000 de revenu 1<sup>re</sup> classe pour les impôts.

Dans les localités bernoises n'ayant pas de chemins de fer, les Franches-Montagnes par exemple, l'industrie a disparu et les cultivateurs eux-mêmes désertent leurs champs pour s'installer dans les villes. Aussi a-t-on fait des sacrifices considérables pour ouvrir de nouvelles voies ferrées. L'année dernière, un des premiers industriels zurichois disait: Construisez un chemin de fer de Delémont aux Franches-Montagnes et nous fonderons dans cette contrée une nouvelle industrie avec des capitaux

zurichois, qui ne fera pas concurrence à celles déjà existantes.

Il nous faut donc compléter le réseau des chemins de fer si nous voulons que l'industrie continue à se développer chez nous. Où les ressources des communes et du canton ne suffisent plus, nous demandons l'appui plus solide de la Confédération.

Ce que je dis ici pourrait être confirmé par la députation du canton des Grisons qui a aussi besoin de chemins de fer.

Mais on nous dit: le conseil fédéral est parfaitement d'accord avec vous dans son message; lorsqu'il aura racheté les 5 premières lignes, il rachètera les autres et subventionnera les chemins de fer secondaires nouveaux. Je veux bien croire que cela doit se faire, mais les populations intéressées réclament une déclaration catégorique dans la loi à ce sujet.

Qu'arrivera-t-il après le rachat des 5 grandes lignes? Est-ce que la Confédération trouvera encore les ressources nécessaires pour racheter ces lignes secondaires et pour en créer de nouvelles s'il n'y a pas un article de loi qui le dit? Non, en tous cas cela n'arrivera pas de longtemps. Lorsque la Confédération aura racheté les grandes lignes, il y aura des constructions à faire qui absorberont des sommes très fortes, et de plus il n'est pas du tout certain que la Confédération puisse racheter les réseaux aux prix indiqués sur le message; si le tribunal est appelé à trancher les différends, il est hors de doute que les prix seront fixés plus haut que ceux indiqués par le conseil fédéral.

On nous dit: vous nous conduisez vers l'inconnu, nous ne pouvons pas vous suivre sans savoir à quoi cela nous engage. Mais la loi que nous discutons ne nous conduit elle pas aussi vers l'inconnu? Quant à la somme qui nous sera nécessaire, sur une opération d'un milliard quelques millions de plus ou de moins ne sont vraiment pas d'une si grande importance. La somme nécessaire pour le rachat sera très considérable, il faudra agrandir les gares principales, Berne, Bâle, Lausanne, Zurich et quand la Confédération fait un travail, elle le fait avec luxe et il lui revient bien plus cher qu'à un particulier. Après les gares, il faudra établir des doubles voies là où une seule n'est pas suffisante, il faudra améliorer le matériel, acheter des locomotives, des wagons, etc., remplacer les rails de fer par des rails d'acier, surtout dans les courbes, changer les traverses de chêne par des traverses de fer et tout cela coûtera des sommes énormes.

Le message indique, et le fait a été relevé par M. Cramer-Frey, que l'un des buts du rachat est la réduction des prix de transport des marchandises. Cette réduction est nécessaire, car aujourd'hui les marchandises d'Autriche-Hongrie arrivent à Genève meilleur marché que celles du Jura bernois, parce qu'elles sont transportées de la frontière allemande à tarif réduit.

Après le rachat les industriels réclameront les réductions de tarifs promises, les recettes seront par conséquent moins fortes, tandis qu'il y aura de nouvelles sources de dépenses. Les employés des compagnies diront quand ils seront au service de la Confédération: Vous avez voté une loi accordant aux simples commis postaux un traitement de fr. 3700, nous réclavons le même traitement qu'eux, nous dont le service est plus difficile et qui sommes sans cesse exposés aux injures du temps. Ces récla-

mations seront légitimes, on y fera droit et ce sera une nouvelle source de dépenses. Lorsqu'ils auront obtenu cet avantage, sous la conduite de leur grand chef ils diront: Les employés des bureaux fédéraux ne travaillent que 8 heures par jour, nous voulons aussi avoir la journée de 8 heures. Il en résultera une augmentation du nombre des ouvriers et un surcroît considérable de dépenses.

La conséquence du rachat sera donc une très forte augmentation de dépenses contre quelques économies qui ne seront pas bien grandes.

En outre il y aura la dette qu'il faudra amortir en 60 années et à laquelle il faudra consacrer chaque année une certaine somme. Et lorsque sera venue la loi des assurances en cas de maladies et d'accident qui coûtera plusieurs millions par an à la Confédération, où trouverez-vous l'argent qui vous sera nécessaire pour les chemins de fer secondaires, il ne vous restera avant de longues années pas un sou, à moins qu'il n'y ait un article de loi qui oblige la Confédération à consacrer quelque chose à ces chemins de fer. Sinon, en attendant que vous ayez amorti le capital des 5 grandes compagnies et que vous puissiez racheter les chemins de fer secondaires, le commerce et l'industrie auront disparu de nos vallées qui seront ruinées. Est-ce là ce que nous cherchons, ne devons-nous pas nous inspirer des dispositions si nettes de la constitution fédérale?

On peut invoquer un autre argument, c'est que si notre proposition est acceptée, elle ralliera au rachat un très grand nombre de citoyens qui habitent les contrées qui n'ont pas de chemins de fer. Nous ne devons pas ne travailler que pour ceux qui jouissent des avantages du voisinage des grandes lignes, nous devons aussi nous souvenir de ceux qui habitent près des frontières et sur lesquelles les tarifs douaniers pèsent lourdement.

J'ai une conviction toute opposée à celle qui nous a été exprimée par plusieurs orateurs qui nous disent: Si vous demandez trop, la loi sera rejetée. Je crois au contraire que si la loi ne dit pas clairement ce que la Confédération compte faire pour les chemins de fer existants et pour les contrées qui n'en possèdent pas encore, la loi sera rejetée par le peuple. Comment faire pour qu'elle soit acceptée? Il faut que les citoyens qui habitent dans les vallées éloignées, dans les montagnes sachent à quoi ils s'engagent et surtout si, dans un avenir prochain, la Confédération compte faire quelque chose pour eux. On nous dit: Si vous chargez trop le char, il versera dans le fossé. Je soutiens le contraire, nous le chargeons d'équilibre et nous augmentons la force pour le traîner.

Encore une fois, les subventions que nous demandons pour les chemins de fer secondaires seront réparties sur un grand nombre d'années, ils ne se feront pas tous du jour au lendemain, les diverses contrées viendront successivement réclamer les secours de la Confédération. Du reste, ces chemins de fer secondaires font beaucoup pour alimenter les grandes lignes. Les petites lignes amènent des marchandises et des voyageurs. Dans le district de Moutier, par exemple, il y a deux communes, qui comptent ensemble 1500 habitants, en 1893 ces communes ont fourni 60,000 voyageurs. C'est à cela que vous arriverez en développant les chemins de fer secondaires.

Pour ces motifs je vous recommande la proposition que nous avons l'honneur de vous faire, M. Rossel et moi.

**Hirter:** Es ist einer der Hauptvorteile des Staatsbahnsystems, dass nicht nur diejenigen Gegenden bedacht werden sollen, die vom gewinnsuchenden Kapital aufgesucht werden, sondern namentlich auch diejenigen Gegenden, die der Bahn bedürfen, um ihrer Industrie und ihrer Landwirtschaft Anschluss an die grossen Verkehrswege zu verschaffen. Wenn wir nun aber die heutige Diskussion verfolgen und namentlich die Ablehnung des Antrages Comtesse in Betracht ziehen, so könnte man leicht zu der Ansicht kommen, dass die Absicht, in Bezug auf die übrigen Bahnen weiter zu gehen, nicht eine besonders bestimmte und feste sei. Ich glaube, diesen Eindruck sollten wir namentlich ausserhalb des Rates nicht aufkommen lassen. Ich habe im Laufe der Diskussion die Ueberzeugung erhalten, dass weder die Fassung des Art. 4 der nationalrätlichen Kommission, noch die Fassung des Art. 6 genügt, um die bestimmte Zusicherung zu geben, dass man wirklich die Absicht hat, in nicht zu ferner Zukunft noch weiter zu gehen in der Entwicklung unseres Bahnnetzes, und ich glaube, wir sollten noch vermehrte Zusicherungen geben. Ich erlaube mir darum, Ihnen folgenden Antrag zu Art. 4 zu unterbreiten:

«Der Bund hat überdies die Aufgabe, die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes mit Inbegriff der Nebenbahnen zu fördern. Der Rückkauf der in diesem Gesetz nicht vorgesehenen Bahnen, der Bau neuer Linien, sowie die Unterstützung desselben wird besonderen Bundesbeschlüssen vorbehalten.»

Ich will also auch die Unterstützung des Baues neuer Linien einbeziehen, während die Kommission nur vom Bau neuer Linien spricht. Ich halte dies aus Gründen für nötig, die schon mehrfach erörtert worden sind. Man wird mir vielleicht einwenden, die Fassung sei zu unbestimmt; allein ich mache Sie darauf aufmerksam, dass man bereits im Eisenbahngesetz sich mit einer ähnlichen Bestimmung beholfen hat. Dort hat man gesagt, der Bund werde im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere u. s. w. Man erachtete es also bereits dort schon für nötig, die bestimmte Aussicht zu eröffnen, dass der Bund sich des Eisenbahnwesens in freundlichem Sinne annehme. Heute, wo es sich um den Rückkauf und darum handelt, auch gegenüber denjenigen, die durch den Rückkauf nicht bedacht werden, bestimmte Stellung zu nehmen, halte ich es für doppelt nötig, eine Fassung, wie die vorgeschlagene, dem Gesetze einzuverleiben. Sie entgegnen mir vielleicht auch, dass dies bereits im Art. 1 einigermaßen vorgesehen sei, dass im Art. 1 nicht nur von den fünf Hauptbahnen gesprochen werde, sondern überhaupt von denjenigen Bahnen, die von wirtschaftlich grosser Bedeutung seien. Allein ich halte dafür, dass diese Fassung in direktem Zusammenhang mit der Bestimmung, dass der Rückkauf der weitem Bahnen, der Bau und die Unterstützung des Baues vom Bunde ins Auge gefasst werde, eine noch bessere Wirkung erzielen wird

als die allgemeine Fassung des Art. 1. Nun glaube ich aber auch, dass die Ansicht der Herren Péteut und Rossel in meinem Antrag Ausdruck findet, und ich möchte vor allem aus darauf hinweisen, dass, wenn diese Herren in ihrer Fassung auch etwas weitergehen, so mit Bezug auf die Bestimmung der Höhe der Subvention u. s. w., sie doch immer notwendig haben werden, dies in besondern Beschlüssen und Gesetzen niederzulegen. Zudem glaube ich, dass, bevor eine solche Fassung angenommen würde, zuvor noch das bernische und die übrigen Subventionsdekrete näher angesehen werden müssten. In diesen Dekreten sind verschiedene Ansätze enthalten, und diese Frage müsste jedenfalls geprüft werden, bevor man ein bestimmtes Verhältnis feststellt. Aber wie gesagt, ich glaube, dass mit meinem Antrag auch dem Wunsch der Herren Péteut und Rossel entsprochen wird. Ich empfehle Ihnen meinen Antrag zur Annahme, da er wohl unserer Debatte diejenige Wirkung verleihen wird, die sie haben soll und verhindern wird, dass die Ablehnung der verschiedenen Anträge eine Deutung erhält, welche unsern Absichten nicht entsprechen würde.

**Baldinger:** Ich möchte den Antrag des Herrn Hirter warm unterstützen. Ich habe Sie bereits darauf aufmerksam gemacht, dass wir Freunde der Nebenbahnen zur Verstaatlichung der Bahnen stehen in der Meinung, dass der Bund nicht nur die bestehenden Bahnen erwerben und betreiben solle — Bahnen also auch unter Umständen, die ihre Entstehung privaten Launen verdanken und nicht verdienen, dass der Bund sie anerkenne — sondern dass er auch berechtigt sein soll, neue Bahnen zu bauen und zwar im Sinne der Ergänzung des bereits bestehenden schweizerischen Eisenbahnnetzes. Dabei denke ich mir die Sache so, dass es sich nicht nur unbedingt um den direkten Bau handeln sollte, sondern unter Umständen auch, wie Herr Hirter das will, um die Förderung des Baus auf dem Wege der Subvention. Ich stehe in dieser Beziehung also vollständig auf dem Boden des Herrn Hirter und möchte nur noch auf ein Verhältnis formeller Natur aufmerksam machen, das sich uns in der Fassung der Kommission entgegenstellt. Wenn Sie die Gesetzesvorlage, soweit wir sie bis jetzt beraten haben, durchgehen, so sehen Sie darin auch nicht ein Wort über den Selbstbau der Eisenbahnen durch den Bund. Bei der kapitalen Bedeutung aber, die dem Selbstbau innewohnt, will es mir scheinen, es sollte dieser Punkt nicht nur so beiläufig erwähnt, nicht nur in einem Nebensatz abgethan, sondern er sollte an der Spitze des Artikels behandelt werden.

Von diesem Gesichtspunkt aus hätte ich dem Art. 4 am liebsten folgende Fassung gegeben:

«In der Aufgabe des Bundes liegt es, das schweizerische Eisenbahnnetz weiter auszudehnen oder dessen Ausbau zu fördern. Ueber den Rückkauf . . .» u. s. w. nach dem Antrag der Kommission. Allein ich verzichte darauf, einen bezüglichen Antrag zu stellen, um die Abstimmung zu vereinfachen, und schliesse mich also tale quale der Fassung des Herrn Hirter an.

**Cramer-Frey, deutscher Berichterstatter der Kommission:** Ich erlaube mir, mich in erster Linie über den Antrag der Herren Péteut und Rossel auszusprechen. Der materielle Inhalt dieses Antrages ist bereits in der Kommission besprochen worden, und zwar wiederholt, auf Anregung des Herrn Gobat. Die Kommission hat denselben abgelehnt; die Gründe liegen nahe. In erster Linie müssen wir uns fragen: wenn der Bund sich heute zur Leistung von Subventionen verpflichten würde, woher würde er die Mittel nehmen? Soll er sie aus der allgemeinen Bundeskasse nehmen oder aus den künftigen Reinerträgen und Ueberschüssen der Bundesbahnen? Darüber müsste man einige Klarheit haben. Wir haben nach der Gesetzesvorlage in erster Linie die Pflicht, das Anlagekapital zu verzinsen und zu amortisieren, und wir haben keine bestimmten Anhaltspunkte darüber, was über die Verzinsung und die Amortisation hinaus noch bleiben wird. Es würde uns also offenbar zu weit führen, wenn wir schon heute ein Engagement für die Subventionierung des Baues anderer Bahnen eingehen würden. Jedenfalls wäre, wenn der Bund sich darauf einlassen soll, solche Bahnen zu subventionieren, dafür eine besondere Vorlage notwendig.

Ich glaube, darüber wird kein Zweifel obwalten und ich möchte alle diejenigen Herren, welche, um mich banal auszudrücken, Schmerzen auf dem Herzen haben, auf die Zukunft verweisen und darauf, dass diese Frage ja ohne weiteres zur Beratung kommen wird. Ich kann auf das Begehren verweisen, das bereits von der bündnerischen Regierung um Subventionierung der bündnerischen Bahnen eingereicht worden ist; ich nehme an, dass dann, wenn diese Frage in Diskussion kommt, die ganze Subventionsfrage aufgerollt werden wird. Ich glaube also, der Antrag der Herren Péteut und Rossel ist abzulehnen, und ich glaube namens der Kommissionmehrheit Ihnen heute diesen Antrag stellen zu müssen.

Was nun den Antrag Hirter anbetrifft, so will es dem Sprechenden scheinen, dass er, wenn er zur Beruhigung der Gemüter dienen kann, nicht gerade abgelehnt werden sollte. Ich hatte übrigens nicht Zeit und Gelegenheit, mich darüber mit allen Mitgliedern der Kommission ins Einvernehmen zu setzen. Einige der Herren wären, glaube ich, geneigt, den Antrag des Herrn Hirter, sei es nun gerade in dieser oder in einer redaktionell etwas modifizierten Form, zu acceptieren. Der Sprechende persönlich wäre einer solchen Transaktion auch nicht abgeneigt, während allerdings von Seiten anderer Mitglieder der Kommission eher eine ablehnende Haltung eingenommen wird.

**v. Planta:** Ich möchte mich über die gestellten Anträge nicht aussprechen; die Zeit ist schon zu weit vorgerückt. Hingegen möchte ich doch darauf aufmerksam machen, dass der Antrag Hirter meines Erachtens noch ergänzt werden muss. Ich stehe diesem Antrage durchaus sympathisch gegenüber; allein ich mache darauf aufmerksam, dass er den Rückkauf der in diesem Gesetze nicht vorgesehenen Bahnen, den Bau neuer Linien, sowie die Unterstützung derselben besondern Bundesbeschlüssen vorbehält. Nun wissen Sie sehr wohl, dass unser

Verfassungsrecht verschiedene Bundesbeschlüsse kennt, solche, welche allgemein verbindlich sind und solche, die nicht allgemein verbindlich sind, dringliche u. s. w. Es soll der Bundesversammlung in jedem Falle vorbehalten bleiben, den Beschluss dem Referendum zu entziehen. Nun glaube ich, es sollte in dieser Richtung eine Ergänzung des Antrages Hirter stattfinden, ungefähr in dem Sinne, wie Herr Ständerat Richard im Ständerate die Sache vorgetragen hat. Sein Antrag lautete: «Wenn der Bund in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 genannten erwerben oder neue Linien bauen oder den Bau von solchen finanziell unterstützen will, so hat dies durch Erlass von Bundesbeschlüssen zu geschehen, welche dem Volke zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt werden, wenn es von 30,000 stimmberechtigten Schweizerbürgern oder 8 Kantonen verlangt wird.» Ich erlaube mir, für den Fall der Annahme des Antrages Hirter Ihnen ein Amendement zu beantragen, in dem Sinne, dass am Schlusse gesagt wird: «wird besonderen Beschlüssen vorbehalten, welche jedoch dem Referendum nach Massgabe des Art. 89 der Bundesverfassung zu unterstellen sind.» Ich möchte damit nichts anderes erzielen, als dass das Volk, wenn es die Rückkaufsvorlage behandelt, die Gewissheit hat, dass die spätern Rückkaufsvorlagen ihm auch vorgelegt werden.

**Hirter:** Ich kann das Amendement des Herrn v. Planta annehmen. Ich habe nur deshalb den Ausdruck «Bundesbeschluss» statt «Bundesgesetz» gewählt, weil ich mir vorstellte, es sei nicht notwendig, dass jedesmal, wenn in den eidgenössischen Räten beschlossen werden soll, der Apparat der eidgenössischen Gesetzgebung in Scene gesetzt werde. Es war nie meine Absicht, die Beschlüsse der Volksabstimmung zu entziehen.

**Péteut:** Je suis prêt à admettre la proposition de M. Hirter qui, en termes un peu plus vagues, demande la même chose que nous.

**Kurz:** Ich bin dem Antrage Hirter sehr sympathisch gesinnt; allein ich glaube, es wird zu viel in den Satz aufgenommen. Da wird vom Bau der Bahnen, vom Rückkauf von Linien und von Subventionen gesprochen, und nun kommt Herr v. Planta mit dem Antrage, dass in allen diesen Fällen das Referendum vorzusehen sei. Nun halte ich dafür, dass eine Subvention an eine Landesgegend von einigen hunderttausend Franken für Erstellung einer Schmalspurbahn oder sonst einer der betreffenden Gegend entsprechenden Bahnlinie ganz gleich zu behandeln sei, wie jede andere Subvention, und wenn der Herr Kommissionspräsident gefragt hat, aus welchem Geld die Subvention genommen werden solle, so bin ich der Meinung, dass es mit derartigen Subventionen ganz gleich zu halten sei, wie mit andern Subventionen, welche den betreffenden Landesgedenden zu andern, aber auch wirtschaftlichen Zwecken verabfolgt werden. Nun habe ich nichts

dagegen, dass wenn eine Bahn zurückgekauft werden soll oder wenn der Bund eine neue Linie von sich aus erstellen will, das Referendum vorbehalten bleibe; allein dagegen möchte ich mich aussprechen, dass für alle und jede Subvention, welche in irgend einem Falle mit einer oft geringen Summe ausgesprochen werden soll, das Referendum vorbehalten bleiben müsse, während bei andern Subventionen dies nicht der Fall ist.

Ich halte deshalb dafür, dass in dem Antrage Hirter in dem betreffenden Satze zu viel aufgenommen sei und möchte die Anregung machen oder Herrn Hirter anfragen, ob er damit einverstanden sei, eine andere Redaktion aufzustellen in dem Sinne, dass das Referendum nur beim Bau und Rückkauf von Bahnen, nicht aber bei Subventionen derselben vorbehalten werde.

**Hirter:** Sobald man diese Trennung vornehmen will, bin ich ja sehr damit einverstanden.

**Brosi:** Ich habe die Ansicht, dass der Antrag Hirter sehr wichtig und von grosser Bedeutung ist, aus dem Grunde, weil er zwei Verhältnisse umfasst. Er beschäftigt sich in erster Linie mit einem Gegenstande, der heute erledigt wurde, nämlich mit den Nebenbahnen. Die Versammlung hat heute die Anträge, welche auf den Ankauf der Nebenbahnen Bezug haben, abgelehnt; allein ich glaube, dass diese Ablehnung durchaus nicht in dem Sinne erfolgt ist, dass man die Nebenbahnen ausschliessen will, sondern ich halte dafür, dass diejenigen, welche heute die Anträge der Herren Comtesse, Favon u. s. w. verworfen haben, der Ansicht sind, dass nach und nach auch die Nebenbahnen vom Bunde erworben werden sollen. Man hat nur die Befürchtung gehabt, dass man durch den jetzt vorgesehenen Rückkauf der Nebenbahnen zu viel auf einmal wolle. Allein ich glaube, dass die Versammlung dem Rückkauf der Nebenbahnen wohlwollend gegenübersteht. Das scheint mir nun im Antrage des Herrn Hirter ausgesprochen zu sein; er sagt, dass der Bund die Aufgabe habe, die Entwicklung des Bahnnetzes mit Inbegriff der Nebenbahnen zu fördern. Mit diesem Antrage ist der Wille der Bundesversammlung ausgesprochen, die Nebenbahnen nicht aus dem Auge zu lassen, und man kann den Gegenden, welche Nebenbahnen haben und deren Erwerb durch den Bund wünschen, die formelle Beruhigung geben, dass die Bundesversammlung in Aussicht genommen hat, in der Entwicklung der Dinge, die da kommen werden, auch die Nebenbahnen zu bedenken. Ich glaube also, in diesem Teil liegt eine grosse Beruhigung für die Gegenden mit Nebenbahnen.

Das zweite nun ist der Bau und die Subvention neuer Linien. Das scheint mir ein Punkt zu sein, der unserer Beachtung wert ist; denn die Gegenden in der Schweiz, welche noch keine Bahnen haben, können doch sagen: will man uns denn nicht auch Subventionen geben? Man hat bis jetzt von Seite der Eidgenossenschaft Subventionen gegeben auf Grund des Art. 24 der Bundesverfassung für die Verbauung von Wildbächen, Flüssen u. s. w. Es giebt nun Gegenden, welche keine solchen Subventionen brauchen;

sie haben aber nichts dagegen gehabt, dass man jenen Gegenden Subventionen giebt. Nun sind das aber vielleicht Gegenden, welche Eisenbahninteressen haben und vielleicht die Möglichkeit voraussehen, mit einer Subvention des Bundes eine Bahn zu bauen. Ich glaube, dass man diesen Gegenden eine Beruhigung geben kann.

Der Antrag Péteut-Rossel hat mir Bedenken eingebracht, weil man sagen könnte, wir stürzen uns an der Hand dieses Antrages zu sehr in finanzielle Verwicklungen; aber so, wie er jetzt von Herrn Hirter gefasst ist, kann man ihn, glaube ich, ruhig annehmen. Denn es bleibt Sache der Bundesversammlung und des Bundesrates, darüber Beschluss zu fassen, ob man etwas thun will, ob man neue Linien bauen oder ob man Linien, die von Kantonen u. s. w. unternommen werden, subventionieren will. Das wird also Sache der spätern Erwägung sein, und nach meiner Meinung werden diese Erwägungen parallel laufen mit den Erfahrungen, welche wir mit dem Rückkauf der Hauptlinien machen werden. Ich glaube nun, das sei unsere Ansicht und Auffassung und diese Auffassung werde auch der Auffassung im Schweizervolke entsprechen, dass wir sowohl die Gegenden, welche Hauptbahnen oder Nebenbahnen haben, als diejenigen, welche in Zukunft Bahnen wünschen, berücksichtigen. Da nun der Antrag Hirter in allen diesen Fragen Beruhigung gewährt, ohne dass man sagen kann, wir stürzen uns in finanzielle Schwierigkeiten, so glaube ich, dass dieser Antrag acceptabel ist. Herr Péteut hat erklärt, dass er sich dem Antrage anschliesse; der andere Antrag fällt also ausser Diskussion. Was das Referendum betrifft, so stimme ich mit Herrn Kurz überein, dass man derartige Subventionen nicht anders behandeln soll, als andere Subventionen, wo ja Millionen gegeben werden. Wir haben ja hie und da in einer einzigen Sitzung mehrere Millionen Subventionen beschlossen, die überall da, wo sie hingekommen sind, eine Wohlthat für das Land waren, und es haben die Vertreter aller Gegenden dazu gestimmt, auch die, welche nicht im Falle sind, Subventionen zu verlangen, weil sie sich sagten: wir sind schon zufrieden, dass wir die Subventionen nicht gebrauchen; wir stimmen aber dafür, dass die Gegenden, welche solche brauchen, sie erhalten. Heute erwarten die Gegenden, welche keine Eisenbahnen haben, von den andern das nämliche; das scheint mir der Standpunkt des Herrn Hirter zu sein und darum unterstütze ich seinen Antrag.

**Schobinger:** Herr v. Planta hat den Antrag Hirter in dem Sinne amendiert, dass sämtliche Subventionsbeschlüsse dem Referendum zu unterstellen seien. Diesem Antrag hat Herr Kurz opponiert. Dem gegenüber mache ich auf Folgendes aufmerksam.

Wenn darauf hingewiesen wird, dass in Bezug auf Subventionen für Bachverbauungen, Gewässerkorrekturen, überhaupt in Bezug auf Subventionen für landwirtschaftliche Zwecke das Referendum nicht vorgesehen sei, so weise ich darauf hin, dass die Bedingungen, unter welchen diese Subventionen bezahlt werden können, und die Höhe dieser Subventionen gesetzlich geregelt sind. Wenn Sie durch

ein Gesetz die Subventionen des Bundes an Eisenbahnen regeln, so glaube ich, können Sie dann die einzelnen Subventionsbeschlüsse dem Referendum entziehen, nicht aber, wenn Sie das nicht thun. Wenn Sie sich freie Hand vorbehalten, über die Höhe der Subventionen an eine Eisenbahn endgültig in jedem einzelnen Falle zu beschliessen, so müssen Sie das Referendum vorbehalten. Es liegt ja auf der Hand, dass Sie da keine bestimmten Grundsätze hätten, nach welchen Sie die Subventionen ausmessen könnten, und die Gefahr wäre eben doch vorhanden, dass bei Bemessung der Höhe der Subventionen auch noch andere als rein sachliche Motive mitspielen könnten. Ich verweise übrigens darauf, dass wir ein Präjudiz haben. Der Bund hat die Alpenbahn, die Gotthardbahn subventioniert. Ist es damals jemand eingefallen, einen Subventionsbeschluss zu fassen? Nein, man hat den Weg des Gesetzesbeschlusses betreten. Ich möchte mich daher gegen das Votum Kurz aussprechen und mich dem Antrage v. Planta anschliessen, dass für diese Subventionsbeschlüsse das Referendum vorbehalten bleibe.

**Cramer-Frey,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Man kann offenbar, wenn man auch sonst im allgemeinen mit dem Sinn und Geist des Antrages des Herrn Hirter einverstanden ist, verschiedener Ansicht darüber sein, ob diese Fragen dem Referendum entzogen werden sollen oder nicht. Ich glaube jedoch, dass es schwierig wäre, im gegenwärtigen Moment die Frage in richtiger Weise zu lösen und möchte deshalb beantragen, den Vorschlag des Herrn Hirter an die Kommission zurückzuweisen.

Der Art. 4 wird an die Kommission zurückgewiesen.

(L'article 4 est renvoyé à la commission.)

Art. 5.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 6.

**Cramer-Frey,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Ihre Kommission beantragt die Aufnahme folgenden Zusatzes zum Beschluss des Ständerates: «Auf dem Wege der freien Verständigung mit den Eigentümern der Bahnen und unter Festhaltung des Grundsatzes der Schuldenamortisation binnen längstens 60 Jahren kann auch eine andere Zahlungsmodalität für den Erwerb der Bahnen gewählt werden.» Man hat sich gesagt, dass möglicherweise auf dem Wege der Verständigung mit den Bahnen eine andere Zahlungsmodalität als der Weg der Erhebung von Anleihen u. s. w. ausfindig gemacht werden könnte, z. B. die Bezahlung durch Annuitäten. Man wollte also dem Bundesrat freie Hand geben, nach seinem Ermessen zu handeln und bezügliche Anträge zu stellen.

Im weitern beantragen wir Ihnen, dass die Anleihsoperationen und der Amortisationsplan von der Bundesversammlung genehmigt werden sollen. Ich empfehle Ihnen die Annahme dieser Anträge.

**M. Jordan**, rapporteur français de la commission: Je n'ai pas grand'chose à ajouter à ce que vient de vous dire M. le rapporteur de langue allemande. J'attire seulement l'attention du conseil sur la modification que propose sa commission qui permet à la Confédération de choisir pour amortir le capital de l'emprunt un autre mode de paiement que celui qui est proposé par le conseil fédéral et le conseil des états.

J'ajoute que le mode de paiement employé par la Confédération sera soumis à la ratification de l'assemblée fédérale. C'est tout ce que nous avons à dire au sujet de la modification que nous vous recommandons.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 7.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Das erste Lemma des Art. 7 enthält den wichtigen Grundsatz, dass das Rechnungswesen der Bundesbahnen vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt werden soll.

Das zweite Alinea bestimmt, dass der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt sei. Es ist hier also namentlich hervorzuheben, dass für eine obligatorische Amortisation gesorgt werden soll. Ich glaube, ich könne mich nach der eingehenden Diskussion bei der Eintretensfrage weiterer Ausführungen hierüber enthalten.

Was das dritte Alinea anbelangt, so hat der Ständerat an dem Vorschlag des Bundesrates eine Aenderung beschlossen, welche dahin geht, dass von den weitem Ueberschüssen 20 Prozent so lange in einen besondern Reservefonds zu legen seien, bis derselbe 50 Millionen erreicht haben werde und dass die übrigen 80 Proz. im Interesse der Bundesbahnen, zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden seien. Reichen die ordentlichen Einnahmen, mit Inbegriff der nicht verwendeten Gewinnsaldovorträge, zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Amortisation nicht aus, so sei ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen. Ihre Kommission stimmt der im zweiten Teile dieses Beschlusses liegenden Tendenz vollkommen bei, beantragt Ihnen aber, von der Aeuferung eines besondern Reservefonds bis auf den Betrag von 50 Millionen abzusehen. Es werden bereits zwei sogenannte Reserven geschaffen. Einmal wird ein Erneuerungsfonds angelegt werden müssen in ganz gleicher Weise, wie es jetzt durch das Rechnungsgesetz von 1896 für die Privatbahnen vorgeschrieben ist. Sodann wird durch die Amortisation selber eine zweite Reserve geschaffen. Ihre Kommission hält dafür, man solle nicht weiter gehen, um dann mittelst der sich ergebenden Ueberschüsse den Ausbau der Nebenbahnen fördern zu können. Man kann ja allerdings, wie es schon im Ständerat bemerkt worden ist, sagen, dass es solid gerechnet richtig wäre, wenn für ganz schlimme Jahre, welche, wie z. B. nach einem Kriege, einen Ausfall in den Betriebseinnahmen aufweisen werden,

ein besonderer Reservefonds von 50 Millionen vorhanden wäre. Aber, wie gesagt, Ihre Kommission glaubt, man rechne solid genug, wenn man es bei den zwei genannten Reservefonds bewendet sein lasse.

Ich beantrage Ihnen Annahme unseres Abänderungsantrages und im übrigen Zustimmung zu den Beschlüssen des Ständerates.

**Wunderly**: Ich erlaube mir, den Antrag des Ständerates wieder aufzunehmen. Es sollte bei den Bundesbahnen nicht nur einen Erneuerungs- und einen Reservefonds, sondern auch einen Reservefonds für ausserordentliche Bauten geben. Nehmen Sie einmal an, der Verkehr auf dem Bahnhof Olten nehme in einer Reihe von Jahren wieder eine kolossale Ausdehnung an, dann werden Sie für den Ausbau dieses Bahnhofes Millionen zu verwenden haben. Diese Millionen können Sie nicht aus dem Erneuerungsfonds schöpfen; denn der Erneuerungsfonds muss dazu dienen, um kleinern Bedürfnissen sogleich zu genügen. Wenn Sie z. B. die Rechnungen der N. O. B. durchgehen, so sehen Sie, dass aus dem Erneuerungsfonds für Schienenanschaffungen, Lokomotiverneuerungen, Wagenerneuerungen u. s. w. geschöpft wird. Für grosse Bauten haben Sie keinen Fonds und deshalb wäre die Anlage des vom Ständerat beschlossenen besondern Reservefonds sehr zweckdienlich. Entweder gehen die Bahnen rückwärts, oder sie gehen vorwärts. (Heiterkeit). Wir alle wollen, dass sie vorwärts gehen. Und wenn auch die Einnahmen immer grösser werden, so werden sich auf der andern Seite die Bedürfnisse auch immer vergrössern und die Bahnhöfe müssen erneuert und erweitert werden.

Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen, an dem Beschluss des Ständerates betreffend die Anlage eines besondern Reservefonds festzuhalten.

**Geilinger**: Ich möchte Herrn Wunderly nur darauf aufmerksam machen, dass gerade dann, wenn ein solcher Reservefonds angelegt wird, den Bahnen die Mittel entzogen werden, um solche grössere Bauten, welche er in Aussicht nimmt, auszuführen, und dass gerade dann weiteres Kapital aufgenommen werden muss, um den notwendigen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Der vom Ständerat aufgenommene Satz will also in der That sehr wenig sagen und Ihre Kommission hat schon aus diesem Grunde für richtig befunden, denselben fallen zu lassen. Im übrigen ist der Betrag von 50 Millionen und der Verhältnisansatz von 20 Proz. und 80 Proz. so willkürlich, dass wir gefunden haben, es sei besser, gar keine Zahlen zu nennen.

Indem ich mich den Ausführungen des Herrn Berichterstatters der Kommission anschliesse, ersuche ich Sie, Ihrer Kommission und nicht dem Ständerate zuzustimmen.

Der Antrag der Kommission wird mit 73 gegen 11 Stimmen angenommen.

(Par 73 voix contre 11 la proposition de la commission est adoptée.)

Art. 8.

**Cramer-Frey, deutscher Berichterstatter der Kommission:** Ihre Kommission schlägt Ihnen bei Art. 8 eine kleine Erweiterung im Beschluss des Ständerates vor, indem in bestimmter Weise ausgesprochen werden soll, dass etwaige privatrechtliche Verpflichtungen, soweit sie in den Konzessionen enthalten sind, vorbehalten bleiben. Ich beantrage Ihnen Annahme dieses Abänderungsvorschlages der Kommission.

**Müri:** Was ich dem Herrn Präsidenten eingereicht habe, ist eigentlich nicht ein Abänderungsantrag, sondern vielmehr eine Anfrage an den Herrn Kommissionspräsidenten, bezw. an den Herrn Chef des Eisenbahndepartementes, wie die Angelegenheit sich verhalte in Bezug auf gewisse Rechtsverhältnisse, in denen sich der Kanton Aargau befindet.

Der Art. 8 redet von den kantonalen Konzessionen und von gewissen Verpflichtungen und Rechten, welche trotz des Hinfalls der kantonalen Konzessionen fortbestehen sollen. Die bisherigen, insbesondere die von den Kantonen früher erteilten Konzessionen fallen mit der Verstaatlichung dahin. Aber wenn in diesen Konzessionen gewisse Rechte und Befugnisse privatrechtlicher Natur aufgestellt sind, sollen dieselben fort dauern, d. h. sie sollen nicht aufgehoben sein; dagegen müssen sich die Berechtigten mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinandersetzen. Nur solche Verpflichtungen, welche mit dem Bestande und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, sollen auf den Bund übergehen.

Nun möchte ich nicht der Verstaatlichung ein Bein stellen. Ich bin ein überzeugter Anhänger der Verstaatlichung der Eisenbahnen; aber ich möchte doch, dass durch die Verstaatlichung gewisse Rechte, welche den Kantonen seiner Zeit in den Konzessionen oder in Verbindung mit den Konzessionen zugesichert worden sind, nicht untergehen, dass die Berechtigten nicht unmotiviert um ihre Rechte gebracht werden. Ich weiss allerdings, dass man mir entgegen wird, nach dem Obligationenrecht können diese Rechte ja bei der Liquidation geltend gemacht werden. Allein es giebt gewisse Bestimmungen in den Konzessionen, welche nicht liquid sind und die im Moment des Rückkaufs nicht liquidiert werden können, die einerseits die Liquidation ungemein verzögern oder gar verunmöglichen oder andererseits aus Billigkeitsgründen vom Bunde übernommen werden sollten. Ich weiss nicht, ob in andern Kantonen solche Verhältnisse existieren; allein wir im Kanton Aargau sind im Falle, solche illiquide Rechte namhaft zu machen, die im gegenwärtigen Moment von der kantonalen Regierung nicht fallen gelassen werden können, wenn diese sich nicht dem schweren Vorwurf aussetzen will, dass sie mit den Rechten des Staates übel gewirtschaftet habe, Rechte, die aber andererseits, wie gesagt, noch nicht liquidierbar sind.

Es enthalten, um auf die Frage näher einzugehen, sämtliche Konzessionen, welche der Kanton Aargau seiner Zeit erteilt hat, eine Bestimmung, wonach nach Erbauung einer Bahn öffentliche

Strassen, Wege und Wasserleitungen oder ähnliche Kommunikationen über den Bahnkörper gelegt werden dürfen, ohne dass die Bahn einen Entschädigungsanspruch hat. Im Gegenteil, es ist der Bahn die Pflicht überbunden, sämtliche besondere Einrichtungen, die infolge solcher Bahnkreuzungen notwendig werden, in eigenen Kosten zu tragen. Es ist das eine Verpflichtung, welche sämtlichen Bahnen, die das Gebiet des Kantons Aargau berühren, auferlegt wurde. Und nun entsteht hier die Frage: Wie steht es mit dieser Verpflichtung in Zukunft, wenn Art. 8 festsetzt, dass alle Bestimmungen der Konzessionen dahinfallen? Bleibt diese Verpflichtung bestehen, wird auch der Bund in Zukunft, wenn wir eine Strasse über die Bahnanlage erstellen müssen, uns das benötigte Areal gratis zu Eigentum abtreten, oder wird er einfach erklären: Gestützt auf Art. 8 ist diese Bestimmung dahingefallen; es hängt diese Verpflichtung nicht mit dem Bau und Betrieb der Bahnen zusammen? Wenn ich nicht irre, so enthalten auch die Konzessionen anderer Kantone ähnliche Bestimmungen. Diese Konzessionen sind ja seiner Zeit nach gewissen Mustern abgefasst worden: sie sind von einer Hand in die andere gegangen, sodass ich wohl nicht irre gehe, wenn ich annehme, dass auch in andern Kantonen ähnliche Bestimmungen in den Konzessionen enthalten sind. Das ist das Eine, worüber ich gerne von dem Herrn Präsidenten der Kommission oder von dem Herrn Chef des Eisenbahndepartements Auskunft hätte.

Ein anderes Recht, welches sich der Kanton s. Z. bei Anlass einer Eisenbahnkonzession ausbedungen hat, besteht in der Zusicherung, die der Kanton in der Uebereinkunft vom 25. Februar 1872 zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn einerseits und dem Kanton Aargau andererseits sich hat geben lassen. Ich muss hier einen kurzen geschichtlichen Rückblick vorausschicken. Als es sich Anfangs der Siebzigerjahre um den Bau der Gotthardbahn und den Gottharddurchstich handelte, erhob sich ein Wettlauf um den Besitz der kürzesten Zufahrtlinie zum Gotthard und es entstand damals gleichzeitig mit dem Projekt der Gotthardbahn das Südbahnprojekt, das Projekt für eine direkte Verbindung von Aarau durch das Freiamt nach Rotkreuz, als kürzeste Zufahrtlinie zum Gotthard. Ein Komitee aus Aargauer Bürgern wirkte sich die kantonale Konzession für die Südbahn aus. Nachher fanden aber die Nordostbahn und die Centralbahn, diese Bahn liege eigentlich in ihrem Interessenkreis und sie bemühten sich, die Konzession für diese Bahn für sich zu erhalten. Es fanden lange Unterhandlungen statt, bevor die Konzession den beiden Bahngesellschaften übertragen oder eigentlich neu erteilt wurde, und aus diesen Verhandlungen gieng der erwähnte Vertrag hervor. Er ist zwar an und für sich ein separates Instrument; allein er bildet andererseits einen integrierenden, inhärenten Bestandteil der Konzession, indem er in der nachher erteilten Konzession expressis verbis angerufen ist. Dieser Vertrag enthält u. a. folgende Bestimmung: «Die Uebertragung der Südbahnkonzession begründet für die beiden Bahngesellschaften die nachstehenden weiteren Verpflichtungen: . . . II. Insofern eine Eisenbahnunternehmung. . . b. durch das Wynenthal, von Aarau in der Richtung nach der Luzerner Grenze, behufs einer passenden Einmündung in die

Seethalbahn zustande kommt, so haben die beiden Bahngesellschaften sich mit einem Drittel der Kosten des Baues und des Betriebsmaterials in gleichen Rechten und Pflichten mit den beiden andern Drittheilen zu beteiligen.» Es hat also darnach das Konsortium, das die Centralbahn und die Nordostbahn miteinander bildeten, einen Drittel der Baukosten an eine zu erstellende Wynenthalbahn beizutragen. Weiter sagt der Vertrag: «Auch übernehmen sie zu den Selbstkosten den Betrieb der beiden Bahnen.» Dann lesen wir unter Ziffer III: «Die gleichen Verpflichtungen, welche für die Seethal- und Wynenthalbahn unter II festgesetzt wurden, liegen den beiden Bahngesellschaften ob, sobald sich eine Unternehmung für die Erstellung der Bahnstrecke von Bözenegg nach der Nordostbahn in der Richtung von Rapperswyl bildet.» Also auch mit Bezug auf dieses Projekt einer Verbindung von Bözenegg nach Rapperswyl, bzw. Aarau sollen die beiden Bahngesellschaften einen Drittel der Baukosten zahlen und den Betrieb zu den Selbstkosten übernehmen. Im fernern haben sich die beiden Bahngesellschaften in einem Nachtrag zu diesem Vertrag verpflichtet: «wenn bei Döttingen-Klingnau eine Brücke über die Aare und in der Gegend von Lauffohr eine solche zur Verbindung mit der Station Turgi gebaut wird, an die Baukosten jeder dieser Brücken einen Beitrag von Franken hunderttausend zu leisten.» Ich füge hier gleich bei, dass die Brücke Döttingen-Klingnau gebaut ist und die Fr. 100,000 geleistet worden sind, dass dagegen der Bau der Brücke von Lauffohr-Turgi erst noch in Aussicht steht.

Wir müssen bei den Rechten, die hier in dem einen Bestandteil der Konzession bildenden Vertrag dem Kanton Aargau zugesichert wurden, zweierlei unterscheiden. In erster Linie glaube ich, dass mit Bezug auf die letztgenannte Verpflichtung zur Beitragsleistung an eine Brücke die Sache liquid ist; man wird in der Liquidation diese Fr. 100,000 anmelden, sie können ausbezahlt werden und dann ist diese Sache geordnet. Ebenso, glaube ich, ist anzunehmen, dass die Beitragsleistung an die Wynenthalbahn bis zum Jahr 1903 liquidierbar ist, indem gegenwärtig die Verwirklichung des Projekts ziemlich weit vorgeschritten ist. Ganz anders steht es aber bei der Wynenthalbahn um den Betrieb. Die Bahnen haben die Pflicht übernommen, seiner Zeit zu den Selbstkosten den Betrieb zu übernehmen. Das ist ein ganz illiquider Anspruch. Ich wüsste nicht, wie man ihn in Geld ausdrücken und in der Liquidation anmelden könnte. Aehnlich verhält es sich mit dem Projekt einer Bahn von Rapperswyl nach Bözenegg. Dieses Bahnprojekt liegt eigentlich noch vollständig in der Luft. Es sind noch keine Studien gemacht, und es ist überhaupt nicht wahrscheinlich, dass diese Strecke dormalen gebaut wird; allein, wie bereits gesagt, die Regierung könnte das Recht, das sie nun einmal hat, im gegenwärtigen Moment nicht fallen lassen, ohne ein Aequivalent dafür zu bekommen. Und nun frage ich Sie: Wie soll bei der Liquidation diesfalls verfahren werden? Nehmen wir einmal an, die Baukosten dieses Bahnstückes werden approximativ geschätzt und das Resultat ist das, dass die Bahn 6 Millionen erfordert, so müssten die beiden Bahngesellschaften N. O. B. und S. C. B. 2 Millionen beitragen. Es müssten also diese 2 Millionen gerichtlich hinterlegt werden und

so lange als Hinterlage bleiben, bis die Bahn einmal gebaut wird. Wenn das nun gar nicht geschieht, so bleiben die 2 Millionen in infinitum deponiert und die Aktionäre der beiden Bahngesellschaften wären um die zwei Millionen gebracht, denn diese könnten nie in die Liquidation einbezogen werden.

Geht man weiter und fasst man das andere Recht des Kantons ins Auge, wonach die Bahnen verpflichtet sind, den Betrieb dieser Linie und auch der Wynenthalbahn zu übernehmen, so kommt man zu der Absurdität, dass eine Liquidation der N. O. B. und der S. C. B. absolut unmöglich ist. Diese Bahngesellschaften können sich nicht auflösen; sie haben immer noch diese Verpflichtungen gegenüber dem aargauischen Staat zu erfüllen und müssen infolgedessen fortexistieren, bis wir im Aargau im Fall sind, die beiden Bahnen ihnen zum Betrieb zu übergeben. Ich gebe zu, dass das eine deductio ad absurdum ist; allein sie liegt voll und ganz im Bereich der Möglichkeit.

Es wäre nun, glaube ich, das Einfachste, der Bund würde solche illiquide Ansprüche übernehmen. Ich habe darum einen Antrag eingereicht, der zu Art. 8 einen Zusatz vorschlägt: «Verpflichtungen, welche mit dem Bestand und Betrieb der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhang stehen und im Zeitpunkt des Rückkaufs nicht liquidiert werden können, gehen auf den Bund über.»

Es sprechen für die Uebernahme durch den Bund ausser den bereits erwähnten Gründen der Zweckmässigkeit — weil eine Liquidation der Bahngesellschaften nicht wohl denkbar ist, ohne dass der Bund diese Verpflichtungen übernimmt — noch ganz wesentliche Gründe der Billigkeit. Es handelt sich hier um wohlverworbene Rechte, die geschützt werden müssen, und nachdem man ja in der ganzen Verstaatlichungskampagne immer erklärt hat, es solle loyal vorgegangen werden, so glaube ich, es verlange die Loyalität, dass auch diese Rechte geschützt werden, dass der Bund, wenn er die Bahnen übernimmt, auch jene Verpflichtungen übernimmt. Es gehen ja auch die Vorteile auf den Bund über, welche den Bahnen seiner Zeit gegen Eingehung der in Frage stehenden Verpflichtungen eingeräumt worden sind. Da soll er auch die Verpflichtungen übernehmen. Periculum est ejus, cujus est commodum, haben schon die alten Römer gesagt. Es ist nicht nur ein Gebot der Billigkeit, dass der Bund diese Verpflichtungen übernimmt, sondern auch ein Gebot der Konsequenz. Es kann nicht angehen, dass der Bund die Bahnen einfach einsackt und dagegen deren Verpflichtungen von sich abschüttelt.

Man kann vom formalistischen Standpunkt aus allerdings einwenden, es handle sich bei der Uebernahme der Bahnen nicht um eine Universalsuccession — der Bund übernimmt nicht die Bahnen in Aktiven und Passiven —, sondern es handle sich um eine bloss Singularsuccession; infolgedessen sei der Bund auch nicht verpflichtet, solche Verbindlichkeiten zu übernehmen. Indessen wenn auch das jus strictum nicht dafür spricht, ist es das jus aequum, welches verlangt, dass solche illiquide Verpflichtungen auf den Bund übergehen. Die meisten derselben werden ja nicht eingelöst werden, und dann lukriert der Bund dasjenige, was er als Aequivalent für diese illiquiden Verpflichtungen erhalten hat.



Ich beschränke mich auf diese Ausführungen und bitte den Herrn Präsidenten der Kommission oder den Herrn Vorsteher des Departements um Auskunft über den Stand dieser Angelegenheit. Eventuell behalte ich mir vor, meinen Antrag dem Rat zu unterbreiten, in der Meinung zwar, dass derselbe

vorderhand bloss der Kommission zur Prüfung übermittelt würde.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	961-988
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 822

Amtliches  
stenographisches Bülletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 51

BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL  
DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnement: 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 28. September 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 28 septembre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*

#### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 961 hievor. — Voir page 961 ci-devant.)

Es liegen folgende neue Anträge vor:

**Antrag**  
von Herrn Nationalrat Keel  
zu den Anträgen der Kommissionsmehrheit.  
28 septembre 1897.

Zum Kapitel «Organe der Verwaltung».  
Dem Verwaltungsrate wird das Vorschlagsrecht für die Wahl der Generaldirektion, den Kreisverwaltungsräten das Vorschlagsrecht für die Wahl der Kreisdirektoren eingeräumt.

(Definitive Redaktion vorbehalten.)

Les nouvelles propositions suivantes sont en présence:

**Proposition**  
de M. le conseiller national Keel.  
(aux propositions de la majorité de la commission.)  
28. September 1897.

Au chapitre «organes de l'administration».  
Le conseil d'administration a le droit de présentation pour la nomination de la direction générale, et les conseils d'arrondissement ont le même droit pour les directions d'arrondissement.

(Rédaction définitive réservée.)

**Antrag**  
von Herrn Nationalrat Degen.  
29. September 1897.

Zu Art. 17, Alinea 2 des Bundesrates:  
Die Umschreibung der einzelnen Kreise mit einer Betriebslänge von wenigstens 400 km bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.

**Proposition**  
de M. le conseiller national Degen  
29 septembre 1897.

Ad art. 17, alinéa 2, du conseil fédéral:  
Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements, qui doivent avoir une longueur de 400 km au moins.

**Antrag  
von Herrn Nationalrat Brosi.**

29. September 1897.

Zu Art. 4, Alinea 2:

Dieselben Grundsätze finden Anwendung auf Verpflichtungen, welche eine Bahngesellschaft bei Anlass der Uebertragung einer Konzession auf sie gegenüber Dritten übernommen.

**Art. 8.**

(Fortsetzung. — Suite.)

**Hilty:** Der Art. 8 ist ein juristisch sehr wichtiger, auf dessen Fassung ausserordentlich viel ankommt, und ich muss sagen, dass alle Fassungen, welche bis jetzt vorliegen, namentlich die ursprüngliche, dann auch diejenige des Ständerates und nun auch der Vorschlag des Herrn Müri, mir nicht vollkommen der Jurisprudenz entsprechend zu sein scheinen, und ich möchte Ihnen den Vorschlag machen, den ganzen Art. 8, als im Gesetz unnötig, zu streichen und die Frage der Jurisprudenz zu überlassen, d. h. der Entscheidung des Bundesgerichts im einzelnen Falle, wenn sich solche Streitigkeiten ergeben sollten.

Die Sache verhält sich mit diesen Eisenbahnkonzessionen folgendermassen: Eine Eisenbahnkonzession ist kein ausschliesslich hoheitlicher Akt; das ist gar nicht richtig, obwohl das z. B. bei Beratung des Rechnungsgesetzes so angenommen worden ist, sondern in einer Eisenbahnkonzession sind vereinigt staatsrechtliche Bestandteile, die allerdings den grösseren Teil ausmachen, und privatrechtliche Bestimmungen — es können wenigstens privatrechtliche Bestimmungen in einer Eisenbahnkonzession vorhanden sein, und in der Regel werden sich solche darin finden. Wie verhält es sich nun mit diesen beiden Teilen einer Konzession, wenn die Konzession aufhört und die Bahn an den Staat selber übergeht? Die staatsrechtlichen Teile der Konzession müssen natürlich aufhören; denn der Staat, der die Konzession erteilt hat und nun gewissermassen der Rechtsnachfolger wird, kann nicht sein eigener Konzessionär sein. Es tritt dasjenige ein, was man auch im Recht der Dienstbarkeiten eine Confusio nennt, d. h. derjenige, der die Konzession erteilt und derjenige, der sie erhalten hat, ist ein und dieselbe Person. Ein Beispiel. Wir hatten im Jahre 1814 eine solche staatsrechtliche Servitut am Genfersee, indem der erste Pariserkongress feststellte, die Eidgenossenschaft habe das Recht, das französische Gebiet bei Versoix, zwischen dem damals noch zu erstellenden Kanton Genf und dem Kanton Waadt, jederzeit mit Truppen zu passieren. Das war eine staatsrechtliche Servitut zu Lasten Frankreichs. Als nun 1815 das betreffende Gebiet bei Versoix an die Eidgenossenschaft abgetreten wurde, fiel diese Servitut von selbst dahin, weil die Eidgenossenschaft nicht eine Servitut auf ihrem eigenen Boden haben kann. Ebenso würde es sich mit Savoyen verhalten, in Bezug auf das wir ebenfalls eine solche Servitut haben, dort unter Umständen französisches Gebiet

**Proposition  
de M. le conseiller national Brosi.**

29 septembre 1897.

Art. 4, alinéa 2:

Les mêmes principes sont appliqués pour les obligations contractées vis-à-vis de tiers par une compagnie de chemins de fer lors du transfert d'une concession.

zu besetzen. Würden wir Eigentümer dieses Gebiets, so würde die Servitut von selbst dahinfallen. Ganz ähnlich ist es bei diesen Konzessionen, soweit sie staatsrechtliche Bestimmungen enthalten, und da ist es richtig und natürlich, wenn die Fassung der Kommission sagt: solche Bestimmungen erlöschen durch das Erlöschen der Konzessionen von selber. Das ist wahr, soweit es die staatsrechtlichen Bestimmungen der Konzessionen betrifft, aber nicht wahr, soweit es die privatrechtlichen Bestimmungen betrifft. Das ist nun mitunter im einzelnen Falle ziemlich schwer auseinanderzuhalten. Es ist nicht leicht, im Gesetze eine Definition zu geben, was in der Konzession einer Eisenbahn staatsrechtlich und was privatrechtlich sei, sondern es ist Sache des Richters, im einzelnen Falle zu unterscheiden und darnach die Ausscheidung zu treffen. In Bezug auf die staatsrechtlichen Bestimmungen succediert der Bund natürlich den Verpflichteten. Die Eisenbahngesellschaft ist die Verpflichtete gewesen; sie hat gewisse privatrechtliche Verpflichtungen gegenüber den Kantonen oder jemand anders, und wenn nun der Bund die Eisenbahnen übernimmt, so muss er diese Verpflichtungen einhalten; er ist dafür da; das ist eine Verpflichtung und man kann ihm dieselbe nicht abnehmen, daher muss er im einzelnen Falle eintreten. Es lässt sich nun die Sache nicht so genau darstellen, wie es im jetzigen Vorschlage enthalten ist. Das sind also die privatrechtlichen Verpflichtungen zu gunsten Dritter, über welche die Berechtigten sich ausschliesslich mit dem Konzessionsinhaber auseinanderzusetzen haben und welche mit dem Zeitpunkte des Rückkaufs liquidiert werden sollen. Das wäre doch ein sonderbarer Fall, wenn jemand, der privatrechtliches Recht hat, sich mit der untergegangenen Eisenbahngesellschaft in einem solchen Falle, wie ihn Herr Müri erzählt hat, noch auseinanderzusetzen hätte. Wir wollen also annehmen, dass die N. O. B. oder die S. C. B. bei einem gewissen eintretenden Falle an ein gewisses Werk eine Subvention von Fr. 100,000 zu bezahlen habe. Wie soll sich der Betreffende, der diese Fr. 100,000 zu bekommen hat, an eine Gesellschaft wenden, die gar nicht mehr existiert? Zu der Zeit, wo er die Forderung geltend machen kann, giebt es keine N. O. B. und keine S. C. B. mehr; er kann sich also nicht an die Gesellschaften wenden, sondern muss sich an den wendenden, der Rechtsnachfolger dieser Gesellschaften ist, und zwar an den Bund, und der Bund muss dafür sorgen, dass für derartige Verhältnisse Geld vorhanden sei; das ist seine Sache. Es findet auch keine Liquidation statt. Die N. O. B. und S. C. B. kommen nicht

in Konkurs; nun möchte ich wissen, was da für eine Liquidation stattfinden soll? Nein, die betreffenden Berechtigten, welche wirkliche privatrechtliche Berechtigungen haben, haben das Recht, sich an den Rechtsnachfolger zu wenden, und es ist Sache dieses Rechtsnachfolgers, dafür zu sorgen, dass das Geld dafür vorhanden sei. Wenn also der Bund z. B. gegenüber dem Kanton Aargau in den Konzessionen sieht, es kann unter Umständen dazu kommen, dass Fr. 100,000 an diese oder jene Unternehmung bezahlt werden müssen, so wird er bei der Ausrechnung mit der N. O. B. und S. C. B. diese Forderung geltend machen und diese Fr. 100,000 nicht auszahlen, sondern sie für den Fall zurückbehalten, oder er wird sich Garantie von ihnen geben lassen, dass, wenn der Fall eintritt, diese Fr. 100,000 bezahlt werden. Es ist nicht Sache des privatrechtlich Berechtigten, sich darüber mit dem früheren Inhaber der Konzession auseinanderzusetzen, sondern, wenn es eine privatrechtliche Berechtigung giebt, so geht sie auf den Rechtsnachfolger über und der Berechtigte kann sich sicher an den Rechtsnachfolger halten.

Es ist nun aber sehr schwierig, das alles in einem Gesetzesartikel so darzustellen und zu fassen, dass in keiner Weise irgend ein Missverständnis oder irgend ein Präjudiz für den Richter entsteht. Sie werden sehr schwer einen Artikel so fassen können, dass er alle möglichen Verhältnisse umfasst, in jedem Falle also die richtige Wegleitung giebt, so dass der Richter durch den Artikel in seinem Urteile nicht geniert ist, dass der Artikel nicht etwas sagt, was im einzelnen Falle nicht recht zutrifft. Ich glaube daher, Sie thun am besten, den Artikel ganz zu streichen; er gehört eben nicht in ein Gesetz hinein, sondern bildet ein Stück Rechtsbelehrung; er gehört eher in ein Lehrbuch, als in ein Gesetz. Gesetzt den Fall, es kommen derartige Streitigkeiten vor, was vielleicht gar nicht der Fall ist, so wird eben das Bundesgericht im einzelnen Falle zu entscheiden haben, ob die Sache privatrechtlicher Natur ist. Findet es, sie sei staatsrechtlicher Natur, so wird es meines Erachtens in der Regel oder vielleicht immer sagen: die Sache ist erloschen; staatsrechtliche Verhältnisse bestehen nicht mehr, wie sie seiner Zeit bestanden haben, also können solche Ansprüche nicht gemacht werden. Findet das Bundesgericht dagegen, es seien privatrechtliche Ansprüche vorhanden, so wird es eben den Bund für verpflichtet erachten und sagen: der Bund hat dafür zu sorgen, dass die Ansprüche erfüllt werden. Jedenfalls muss man das im einzelnen Falle, Sie können den Artikel fassen, wie Sie wollen, dem Gerichte überlassen, weil das eher gerichtlicher Natur ist, und das Gericht wird sich durch einen solchen Artikel nicht binden lassen, sondern dadurch nur einigermaßen geniert sein, wenn derselbe etwas enthält, was vielleicht mit den Rechtsverhältnissen im einzelnen Falle nicht übereinstimmt. Ich sehe also, da man bei solchen Verhältnissen immer an das Bundesgericht wird gelangen können, gar keine Schwierigkeit darin, diesen Artikel ganz zu streichen, und ich glaube meinerseits nicht, dass man in einem kurzen Artikel, ohne eine längere specielle Untersuchung und ohne Definition, irgend etwas aufstellen können, was für alle Fälle Garantie bietet, dass dem Rechte wirklich nachgelebt wird und jedermann später zu seinem

Rechte kommt. Ich stelle also den Antrag, Sie wollen auf Grund dieser Erwägungen den Art. 8 streichen.

**Bundesrat Zemp:** Die Ausführungen des Herrn Hilty belehren mich, dass es durchaus notwendig ist, an diesem Artikel festzuhalten, weil wir sonst Gefahr laufen, dass nachher ganz unrichtige Auffassungen über künftige Rechtsverhältnisse des Bundes Platz greifen; denn unrichtig sind zwei wesentliche Behauptungen des Herrn Hilty.

Erstens ist es unrichtig, dass alle staatsrechtlichen Verhältnisse mit dem Uebergang der Bahnen an den Bund erlöschen. Dem ist nicht so. Das sehr wichtige staatsrechtliche Verhältnis der Oberaufsicht über das Bahnwesen existiert fort; das haben wir immer postuliert; auch die Staatsbahn ist dem Oberaufsichtsrecht des Bundesrates unterstellt, gerade so wie andere private Gesellschaften, die neben ihr noch fortbestehen werden. Auch das staatsrechtliche Verhältnis, dass die Bahn bewacht werden muss, um den Bahnbetrieb oder das Publikum gegenüber dem Bahnbetrieb zu sichern, existiert weiter. Der allgemeine Satz also, die staatsrechtlichen Verhältnisse haben aufgehört, ist zu beanstanden. Ich mache aber darauf aufmerksam, dass noch verschiedene Verhältnisse staatsrechtlicher Natur, die nicht Privatrechte betreffen, ebenfalls fortexistieren. Die Ueberführung einer öffentlichen Strasse über die Bahn z. B. muss fortexistieren. Die Bahn muss, wie jetzt schon, die Ueberführung zulassen, wenn neue Strassen eröffnet werden, welche die Bahnlinie kreuzen. Wenn ein öffentliches Gewässer infolge Kanalisation unter der Bahnlinie durchgeführt werden muss, so muss der Bund, als Besitzer der Bahn, dies öffentliche Verhältnis fortbestehen lassen.

Aber noch weniger ist es richtig, dass der Bund verpflichtet sei, alle privatrechtlichen Verbindlichkeiten einer Bahngesellschaft zu übernehmen; das ist ein Satz, der zu ganz seltsamen Konsequenzen führt. Was sind privatrechtliche Verbindlichkeiten einer Bahn? Privatrechtliche Verbindlichkeiten einer Bahn sind z. B. die Bezahlung und Verzinsung der konsolidierten Anleihen, die Bezahlung und Verzinsung der schwebenden Schulden, die Erfüllung von Verpflichtungen aus Lieferungsverträgen, Bauverträgen u. s. w. Glauben Sie, dass der Bund in die Schuldverhältnisse einer Bahngesellschaft eintreten müsse? Mit nichten! Dass dem so ist, wird sofort einleuchten, wenn wir darauf verweisen, dass der Bund, wenn er kauft, nach den Konzessionen kauft, d. h. diejenigen Objekte, welche in der Konzession genannt sind, und dass er dafür den Preis bezahlt, den die Konzessionen vorschreiben und der nach den Anlagekosten oder dem Reinertrag ausgemittelt wird, dass aber der Bund nicht in die Vermögensverhältnisse einer Bahngesellschaft eintritt. Eine Gesellschaft hat neben der Bahn, die übertragen wird, und dem Rollmaterial noch eine ganze Reihe von Vermögensstücken im Besitze. Ich erinnere Sie daran, dass nach unserer Aufstellung die Aktiven der Bahngesellschaften in folgenden Posten bestehen: Rückkaufsentschädigung 964 Millionen — das ist, was wir bezahlen müssen —, verfügbare Mittel 49 Millionen — das sind die Wertschriften, die die Bahnen besitzen, Kassenbestände, persönliche For-

derungen —, Liegenschaften Fr. 2,800,000, Nebengeschäfte 2 Millionen. Das sind alles Aktiven der Gesellschaften, die ihnen verbleiben, auch nachdem der Bund die Linien erworben haben wird; in diese Aktiven tritt der Bund nicht ein, und es ist daher drittens nicht richtig, wenn Herr Hilty sagt: es giebt da gar keine Liquidation der Bahnen. Jawohl giebt es eine Liquidation! Alle diese Aktiven müssen liquidiert werden und nebenbei alle Passiven; die konsolidierten und schwebenden Schulden müssen gedeckt, die Hilfskassendefizite müssen gedeckt werden, die Spezialkonti ergänzt werden, u. s. w. Die Bahngesellschaft wird also beim Uebergang an den Bund vor eine Liquidation gestellt und dieselbe vollzieht sich genau nach den Vorschriften des O. R., gerade so wie die Liquidation irgend einer andern Aktiengesellschaft. Die Vorschriften hierüber sind enthalten in Art. 665; da heisst es: «Erfolgt die Auflösung der Gesellschaft nicht durch Konkurs, so ist sie von der Verwaltung zur Eintragung in das Handelsregister anzumelden». Und dann in Art. 667: «Das Vermögen einer aufgelösten Aktiengesellschaft wird nach Tilgung ihrer Schulden unter die Aktionäre nach Verhältnis ihrer Aktien verteilt.

«Die Verteilung darf nicht eher vollzogen werden, als nach Ablauf eines Jahres, von dem Tage an gerechnet, an welchem die Bekanntmachung in den hiezu bestimmten öffentlichen Blättern zum dritten Male erfolgt ist.

«Die aus den Geschäftsbüchern ersichtlichen oder in anderer Weise bekannten Gläubiger sind durch besondere Erlasse (rekommandierte Briefe) zur Anmeldung ihrer Ansprüche aufzufordern; unterlassen sie dies, so ist der Betrag ihrer Forderungen gerichtlich zu hinterlegen.

«Das letztere muss auch in Anwendung der noch schwebenden oder streitigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft geschehen, sofern nicht die Verteilung des Gesellschaftsvermögens bis zu deren Erledigung ausgesetzt bleibt oder den Gläubigern eine angemessene Sicherheit bestellt wird.» Dann folgt noch die Bestimmung, wenn die Liquidatoren diese Vorschriften unbeachtet lassen, so haften sie persönlich mit ihrem Vermögen für den daherigen Schaden. Das ist das Liquidationsverfahren einer Aktiengesellschaft, also auch einer Bahngesellschaft.

Es ist also nicht richtig, dass alle privatrechtlichen Verbindlichkeiten einer Bahngesellschaft auf den Bund übergehen, sondern — und hier stehen wir nun auf dem Boden der Kommission — es ist zu unterscheiden. Es giebt solche Rechtsverhältnisse öffentlich-rechtlicher oder auch privatrechtlicher Natur, welche mit dem Bestand einer Bahn oder mit dem Betrieb derselben in unmittelbarem Zusammenhang stehen; ich habe angeführt die Führung von Gewässern öffentlich- oder privatrechtlicher Natur über eine Bahn, Wasserleitungen, welche über eine Bahn geführt werden; das sind Rechtsverhältnisse teils öffentlich-, teils privatrechtlicher Natur; diese bleiben bestehen und gehen auf den Bund über, denn sie sind begründet worden kraft Gesetzes bei der Konstituierung der Konzession und sie bestehen kraft Gesetzes fort gegenüber jedem Bahninhaber. Daher die Bestimmungen, die wir Ihnen vorschlagen: «Verpflichtungen, welche mit dem Bestand und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, gehen auf den Bund über.» Anders dagegen privatrechtliche Verpflichtungen,

welche mit dem Bestand und Betriebe einer Bahn nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehen; diese gehen nicht auf den Bund über; denn der Bund hat keine solche konzessionsgemässe Verpflichtung, privatrechtliche Verpflichtungen anderer Art zu übernehmen. Eine solche privatrechtliche Verpflichtung einer Bahngesellschaft ist z. B. das Verhältnis, das Herr Müri angeführt hat. Es haben die S. C. B. und die N. O. B. bei irgendwelchem Anlasse dem Kanton Aargau gegenüber die Verbindlichkeit übernommen, für den Fall, dass eine Wynenthalbahn gebaut werde, an den Erstellungskosten zu participieren; das ist eine Verpflichtung, welche mit der S. C. B. und N. O. B. gar nichts zu thun hat, sondern sich auf ein besonderes Unternehmen erstreckt, das von den beiden andern Unternehmungen getrennt ist. Diese Verpflichtung steht mit dem Stand und Betrieb der S. C. B. und N. O. B. in keinem Zusammenhang und geht daher nicht auf den Bund über. Der Kanton Aargau kennt noch andere Verhältnisse dieser Art aus früherer Zeit. Als es sich um die Verlegung der Nordostbahnlinie bei Rapperswyl handelte, gab der Kanton Aargau seine Zustimmung unter der Bedingung, dass die N. O. B. an den kantonalen Fiskus Fr. 500,000 zur Herstellung von Verbindungsstrecken bezahle. Das war eine Verpflichtung, welche mit dem Bestand der N. O. B. in keinem Zusammenhange steht, sondern das war eine dritte, anderweitige Verpflichtung; sie ist erfüllt worden und besteht nicht mehr; ich will sie auch nur als Beispiel anführen. Aber ich glaube, diese Unterscheidung muss gemacht werden; dann kommen wir zur Abklärung der Begriffe, und die Abklärung ist in dem Artikel versucht worden, welchen die Kommission vorschlägt. Es ist darin, gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag, namentlich die Ergänzung gemacht, dass wir nicht auch verfügen über Verbindlichkeiten, welche neben den Konzessionen bestehen können. Wir stellen nur den Satz auf: Die Konzessionen der Bahngesellschaften erlöschen mit dem Uebergang der Bahnen an den Bund. Wir sagen aber nicht: Alle rechtlichen Verhältnisse erlöschen. Ich glaube, das sei eine klare Darstellung der Verhältnisse, und sie ist sehr notwendig; denn ich wiederhole, dass Herr Professor Hilty da viel weitere Wege geht, auf die wir ihm unbedingt nicht folgen können. Wir müssten sonst Schuldverpflichtungen übernehmen, von denen wir heute noch gar keine Kenntnis haben. Wir wissen nicht, was die Bahnverwaltungen nach rechts und nach links für Verpflichtungen übernommen haben. Wir haben nur von den Betriebs- und Anlagekosten Kenntnis und wir würden also ins Blaue hinein marschieren, wenn wir anerkennen wollten, dass alle Verpflichtungen einer Bahngesellschaft an den Bund übergehen werden.

Gegenüber dem Antrag des Herrn Müri sage ich: es ist grundsätzlich nicht richtig, dass die von ihm definierten Verpflichtungen der S. C. B. und N. O. B. auf den Bund übergehen können. Es ist aber aus schon erörterten Gründen auch nicht nötig. Herr Müri ist zu seinem Schlussantrag gelangt, weil er befürchtet hat, dass bei einer Liquidation der beiden Gesellschaften S. C. B. und N. O. B. der Kanton Aargau zu kurz kommen werde. Die Verbindlichkeiten der beiden Gesellschaften in Bezug auf die Wynenthalbahn und die Linie Bözenegg-Rappers-

wyl werden dannzumal noch nicht liquid vorliegen und man werde dann einfach darüber hinwegschreiten. Ich habe nun aus dem Obligationenrecht nachgewiesen, dass auch solche noch nicht liquide Verbindlichkeiten einer Gesellschaft im Falle einer Liquidation gesichert werden müssen. Der Kanton Aargau hat also nach allen Richtungen vollständig die Berechtigung, sich grosse Fristen zu sichern und einen Teil aus dem Gesellschaftsvermögen aussondern zu lassen. Es ist daher nicht nötig, dass Herr Müri gewissermassen einen Einbruch in das Rechtssystem, das wir aufstellen, macht und Verhältnisse schafft, die mit den andern nicht im Zusammenhange stehen. Ich schlage Ihnen vor, den Artikel nach Antrag der Kommission anzunehmen.

**Hilty:** Die Auseinandersetzungen des Herrn Bundesrat Zemp haben mich gar nicht überzeugt, sondern im Gegenteil mich in der Ansicht bestärkt, dass es sehr schwierig sein werde, einen solchen Artikel aufzunehmen, sondern dass wir besser thun, dies der Jurisprudenz im einzelnen Falle zu überlassen. Was zunächst die staatsrechtlichen Bestimmungen anbelangt, so steht in dem Artikel, den die Kommission vorschlägt, ganz das gleiche, was ich gesagt habe: Mit dem Uebergang einer Konzession an den Bund erlöschen sämtliche Verpflichtungen; vorbehalten bleiben eventuell privatrechtliche Verpflichtungen. Natürlich erlöschen nur diejenigen staatsrechtlichen Verpflichtungen, die in der Konzession stehen, nicht alle und jede staatsrechtliche Verhältnisse. Wenn der Bund Inhaber der betreffenden Bahn ist, wird er naturgemäss eine Aufsicht über dieselbe haben. Aber was ist das für ein staatsrechtliches Verhältnis, eine Aufsicht über sich selber? Das ist etwas, was sich von selber versteht. Das ist auch nicht der Inhalt der Konzessionen, sondern etwas, was aus der Stellung des Staates sich von selber ergibt. Es handelt sich hier nur um die staatsrechtlichen Verpflichtungen, die in den Konzessionen nicht dem Staate, sondern einem Privatkonzessionär aufgelegt sind, und diese gehen ja nicht unter, wie der Artikel der Kommission selber sagt. Da sind wir also einig. Darüber lässt sich nicht weiter sprechen.

Was die privatrechtlichen Verhältnisse anbelangt, so bleiben nach meinem Dafürhalten diejenigen privatrechtlichen Verhältnisse, die nicht liquidirt worden, bestehen. Es versteht sich auch ganz von selbst, dass, wenn eine Liquidation der betreffenden Aktiengesellschaft stattfindet, damit diese Verhältnisse erledigt sind. Was liquidirt ist, ist liquidirt. Das bezweifle ich nicht im geringsten. Aber wenn etwas nicht liquidirt ist, wenn etwas nach der Liquidation übrig bleibt, wofür der Bund zu sorgen hat, dass es liquidirt werde, dann ist der Bund verpflichtet, denn jemand muss doch verpflichtet sein. Privatrechte können nicht so ohne weiteres aufhören. Der Bund muss dafür sorgen, dass sie liquidirt werden. Sorgt er nicht dafür, so muss der betreffende Privatrechtinhaber jemand haben, an den er sich halten kann. An die liquidirte S.C.B. und N.O.B. kann er sich nicht halten, und es ist nicht Sache des Privatrechtbesitzers, dafür zu sorgen, dass alles liquidirt werde, sondern es ist Sache des Bundes, des Uebernehmers, dafür zu sorgen, dass eine solche Liquidation statfinde. Ich zweifle meinerseits ja nicht, dass sich

die Sache in aller Ordnung machen werde. Es werden daraus wahrscheinlich gar keine Streitigkeiten entstehen. Man wird vorsichtig genug sein, alles gehörig zu liquidieren. Wenn aber noch etwas vorkommen sollte, so ist das Gericht da, das im einzelnen Falle die Sache zu untersuchen hat. Ich sage: Sie können nicht eine Theorie ins Gesetz aufnehmen, weder diejenige, die ich, noch diejenige, welche Herr Bundesrat Zemp entwickelt hat, sondern Sie müssen es dem Richter im einzelnen Falle überlassen, zu prüfen und zu entscheiden, was er mit voller Sachkenntnis thun wird. Es ist immer gefährlich, solche Sachen im Gesetze festzunageln, gewissermassen im Gesetze eine theoretische Auffassung irgend eines Gegenstandes festzulegen. Man kann nicht alle Fälle voraussehen, die eintreten können, und der Richter wäre dann, wenn ein Artikel im Gesetze steht, in der Anwendung des Gesetzes geniert. Die Verhältnisse bleiben sich gleich, ob der Artikel im Gesetze stehe oder nicht.

Ich würde Ihnen noch einmal vorschlagen, den Artikel zu streichen, indem ich meinerseits bezweifle, dass Sie irgend eine kurze Fassung finden, die alle und jede Zweifel ausschliesst. Mit einer Streichung ist gar nichts gesagt. Dagegen, wenn man etwas aufnimmt, so ist ein Rechtsgrundsatz aufgestellt, von dem ich voraussehe, dass derselbe im einzelnen Falle den Richter ausserordentlich genieren wird.

**Iselin:** Wir haben gewiss alle mit grossem Interesse den Ausführungen des Herrn Professor Hilty zugehört und jedenfalls die Ueberzeugung gewonnen, dass es sich hier einerseits um eine durchaus nicht unwichtige Materie handelt, andererseits aber auch um eine solche, die sehr schwierig, durch einen kurzen und präzisen Artikel zu ordnen ist. Dagegen habe ich aus den Ausführungen des Herrn Professor Hilty die Ueberzeugung nicht gewinnen können, dass es zweckmässig wäre, aus dem letztern Grunde den Artikel ganz aus dem Gesetze wegzulassen, und ich glaube, dass den in dieser Materie interessierten Privaten, Gemeinden und Kantonen unter Umständen schlecht gedient wäre, wenn sie lediglich auf das Ermessen des Richters angewiesen wären.

Was zwar die staatsrechtlichen Verhältnisse anbelangt, soweit es staatsrechtliche Befugnisse des Bundes betrifft, glaube ich, kann man vollständig beruhigt sein. In dieser Beziehung ist das, was Herr Bundesrat Zemp ausgeführt hat, gewiss vollständig richtig. Sobald der Bund Eigentümer der Bahnen ist, ist er natürlich auch Inhaber derjenigen staatsrechtlichen Befugnisse, die ihm nach den Konzessionen zustanden. Wegen des Aufsichtsrechtes braucht es allerdings, wie Herr Professor Hilty richtig ausgeführt hat, keine besondere Bestimmung im Gesetz. Dieses Obergaufsichtsrecht hat er ja schon kraft seiner Hoheit und kraft der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes.

Dagegen sind in den Konzessionen auch zahlreiche staatsrechtliche Verhältnisse gegenüber den Kantonen und, wenn ich nicht irre, an vielen Orten auch gegenüber den Gemeinden begründet. Dort werden die Kantone und die Gemeinden gewiss ein grosses Interesse daran haben, dass diese ihre Befugnisse durch den Uebergang der Bahnen an den Bund nicht verschwinden. Denn es ist selbst-

verständlich, dass, wenn sie sich diese und jene Befugnisse staatsrechtlicher Natur in den Konzessionen gewährt haben in Bezug auf Strassen, Brücken, Wasserleitungen etc., sie ganz das gleiche Interesse haben, dass diese ihre Befugnisse geachtet und respektiert werden und nicht untergehen gegenüber den Staatsbahnen, wie gegenüber den Privatbahnen. In dieser Beziehung bin ich durchaus nicht beruhigt. Was die privatrechtlichen Verhältnisse anbelangt, so bedaure ich, dass ich die Theorie des Herrn Professor Hilty durchaus nicht als richtig anerkennen kann. Allerdings findet kein Konkurs der Privatgesellschaft statt, aber eine Liquidation der Aktiengesellschaft, welche aufhört zu existieren. Diese Liquidation wird, wie Herr Bundesrat Zemp ganz richtig ausgeführt hat, nach den Bestimmungen des Obligationenrechts über die Liquidation von Aktiengesellschaften durchgeführt werden. Nur zweifle ich sehr daran, dass, wenn aus irgend einem Grunde ein privatrechtliches Verhältnis bei dieser Liquidation nicht liquidiert wird, sondern unerledigt bleibt und nicht ein besonderes gütliches Uebereinkommen zwischen Bund als Erwerber und Aktiengesellschaft als Verkäufer und dem dritten Berechtigten stattfindet, wir einen Richter finden werden, welcher sagt: Ja, das ist bei der Liquidation unerledigt geblieben und nun haftet der Käufer, der die Bahn gekauft und mit ihrem vollen Werte bezahlt hat, dafür. Das ist doch unmöglich, sondern derjenige haftet, der für die richtige Durchführung der Liquidation haftbar ist, also die Liquidatoren der Aktiengesellschaft, falls sie die Unterlassung dieser Liquidation verschuldet haben. Die Liquidation, soweit sie die gewöhnlichen privatrechtlichen Verhältnisse, wie die Anleihen der Bahn und ihre Verpflichtungen verschiedener Art anbetrifft, ist allerdings eine ausserordentlich einfache. Darüber brauchen wir keine gesetzlichen Bestimmungen. Was dagegen Schwierigkeiten machen kann, sind eben diejenigen Verpflichtungen, die auf den Konzessionen beruhen und bei denen es in vielen Fällen sehr Streitig sein kann, inwiefern sie mit dem Betrieb der Bahn zusammenhängen oder nicht. Man kann ja sagen, dass derartige Verpflichtungen einfach zu liquidieren seien, dass die betreffenden Gemeinden und Kantone bei der Liquidation ihre Forderungen anmelden und sagen sollen, dass sie so und so viel verlangen. Das ist aber unter Umständen eine vollständig unbefriedigende Lösung der Liquidation, und ich begreife, dass der Kanton Aargau, welcher gegenüber der S. C. B. und N. O. B. konzessionsgemässe Ansprüche hat, wonach dieselben bei dem Bau dieser oder jener Bahn mit einer gewissen Summe participieren müssen, sehr wenig befriedigt ist, wenn man ihm sagt: So, jetzt hören diese Verpflichtungen auf und nun sage uns, was du für die erlöschenden Verpflichtungen, die in einer jetzt noch unbestimmten Zeit und unter Voraussetzungen, die vielleicht nie zutreffen, erfüllbar sein sollen, für einen Anspruch erhebst.

Es wäre sehr wünschenswert, dass solche Verpflichtungen, von denen man mit einem gewissen Rechte sagen kann, dass sie nicht in notwendigem Zusammenhange mit dem Betrieb der Bahnen stehen, die aber im Zusammenhang mit den übrigen Bestimmungen der Konzessionen begründet worden sind, nicht durch eine finanzielle Leistung liquidiert werden, sondern dass die Möglichkeit ge-

schaffen werde, solche Verpflichtungen auf die Staatsbahnen übergehen zu lassen.

Ich bin nicht in der Lage, Ihnen eine genaue und alle Zweifel hebende Fassung dieses Artikels vorzuschlagen, und Herr Professor Hilty hat ganz recht, wenn er sagt: Wir mögen eine Fassung wählen, wie wir wollen, es wird immer solche Verhältnisse geben, welche der Richter entscheiden muss, und wo ihm ein weiter Spielraum bleibt. Aber ich glaube, wir sollten eine Fassung finden, in welcher die bisherigen staatsrechtlichen Verhältnisse zu gunsten der Kantone und der Gemeinden gewahrt bleiben, in welcher aber auch gewisse privatrechtliche Verhältnisse in befriedigender Weise gelöst sind.

Ich möchte Ihnen daher beantragen, diesen Artikel zu nochmaliger Prüfung an die Kommission zurückzuweisen.

**Kurz:** Ich erlaube mir mit wenigen Worten den Antrag des Herrn Iselin, der übrigens bereits von Herrn Müri gestellt worden ist, zu unterstützen. Die Debatte beweist, dass der Art. 8 der Vorlage doch nicht über alle Bedenken erhaben ist und die Kommission gut daran thun wird, denselben noch einmal der Prüfung zu unterstellen.

Wir im Kanton Aargau haben sehr grosses Interesse daran, dass dieser Artikel in einer Weise gefasst werde, welche die Rechte der aargauischen Regierung und der aargauischen Gemeinden möglichst berücksichtigt. Ich glaube, wir haben alle Veranlassung, solche Wünsche und Strömungen in gewissen Teilen unseres Landes zu berücksichtigen, soweit es das vorgesteckte Ziel gestattet. Aus diesem Grunde habe ich gestern für den Antrag der Herren Comtesse und Favon gestimmt, und ich bedaure es lebhaft, dass derselbe von der Mehrheit des Rates nicht angenommen worden ist.

Der Art. 8 handelt davon, wie es mit denjenigen privatrechtlichen Verpflichtungen zu halten sei, welche die Eisenbahnen übernommen haben. Ich glaube, man müsse und dürfe zwischen denjenigen Verpflichtungen, welche mit den Konzessionen in keiner Beziehung stehen, und denjenigen, welche mit den Konzessionen in Verbindung stehen, unterscheiden. Ich sage nicht, in der Konzession überbunden, sondern mit der Konzession verbunden. Deshalb halte ich es nicht für recht und billig, wenn in Art. 8 erklärt wird, dass solche in den Konzessionen enthaltene privatrechtliche Verpflichtungen einfach von den Berechtigten bei den liquidierten Gesellschaften geltend zu machen seien. Ich will nicht untersuchen, ob der Bund rechtlich absolut verpflichtet sei, solche Obliegenheiten der Eisenbahngesellschaften mit der Uebernahme der Bahnen auch zu übernehmen. Allein das möchte ich betonen, dass es der Gerechtigkeit und Billigkeit entspricht, wenn der Bund, nachdem er infolge der Konzessionen und gestützt auf die Rückkaufbestimmungen derselben in die Rechte der Bahngesellschaften eintritt — nicht in alle Rechte, ich gebe das zu — die Verpflichtungen mit übernimmt, welche bei der Konzessionserteilung eine Rolle gespielt haben und welche entweder der Bahngesellschaft in der Konzession förmlich überbunden worden sind oder welche doch mit dieser



Konzessionserteilung in Verbindung stehen. Wie verhält es sich mit einem grossen Teile derjenigen Verpflichtungen der N. O. B. und S. C. B., welche gegenüber dem Kanton Aargau eingegangen worden sind? Wie Ihnen Herr Müri bereits gestern auseinandergesetzt hat, hat ein Komitee die Konzession einer direkten Zufahrtslinie zum Gotthard im Kanton Aargau besessen, und da haben sich die N. O. B. und die S. C. B. gemeldet, um selbst in den Besitz dieser Konzession zu kommen. Wie ist es nun gegangen? Die Regierung des Kantons Aargau, der Grosse Rat und das Komitee haben erklärt: Ja, wenn Ihr, N. O. B. und S. C. B., nun diesen Vorteil der künftigen Linie zum Gotthard auf dem Gebiete des Kantons Aargau in Eure Hand bekommen wollt, so müsst Ihr auch gewisse Verpflichtungen übernehmen; wir geben Euch nicht die Vorteile allein, sondern die Verpflichtungen, die damit wiederum in Verbindung stehen, müsst Ihr auch übernehmen, und diese Verpflichtungen bestehen darin, dass Ihr die Wynenthalbahn und die Strecke Rapperswyl-Bözenegg zu erstellen Euch mitverpflichtet, u. s. w. Als dann ein Vertrag zwischen der Regierung von Aargau und den beiden Gesellschaften abgeschlossen war, wonach die Gesellschaften die bezüglichen Verpflichtungen vertraglich übernehmen, wurde vom Grossen Rate erst bewilligt, dass das Komitee die Südbahnkonzession an die beiden Gesellschaften abtrete, und in der betreffenden Schlussnahme des aargauischen Grossen Rates steht ausdrücklich, der Regierungsrat werde ermächtigt, die Konzession der Südbahn u. s. w. zu übertragen, sobald die Ratifikation des Vertrages vom 25. Hornung 1872 durch die Gesellschaftsorgane erfolgt sein werde. Die Konzession wurde also nur unter der ausdrücklichen Bedingung übertragen, dass der Vertrag betreffend Uebernahme der mehrerwähnten Verpflichtungen allseitig, d. h. auch von den Bahngesellschaften, genehmigt werde. Damit bekamen der aargauische Staat und die aargauischen Gemeinden einen Rechtstitel in die Hände, welcher immerhin als ein genügender und in alle Zukunft gültiger betrachtet werden konnte, und als die N. O. B. und S. C. B. der Wynenthalbahn gegenüber die Existenz dieses Vertrages vor etwa 2 Jahren vor Bundesgericht bestritten, hat das Bundesgericht erklärt, dass er heute noch zu Recht bestehe und die Gesellschaften verpflichtet seien, denselben zu halten.

Die Bestimmung des Art. 8, dass wir nun auf einmal anstatt an zwei bestehende existierende Gesellschaften an zwei liquidirte Gesellschaften angewiesen sein sollen, bedeutet doch einen ganz grossen Unterschied. Wie Herr Kollege Iselin Ihnen auseinandergesetzt und wie Herr Müri Ihnen vorgetragen hat, ist es vollkommen richtig, dass, wenn im Momente der Liquidation illiquide, gar nicht zu liquidierende Ansprüche vorhanden sind, es zu den grössten Schwierigkeiten führen müsste, wenn dieselben auf dem Wege der Liquidation irgendwie sichergestellt werden müssten. Wir erheben den Anspruch, Sicherheit zu bekommen für die und die Summe, welche zum Bau der Strecke Rapperswyl-Bözenegg notwendig sein wird, 1 Million oder 1½ Millionen oder irgend etwas. Wie soll das sichergestellt werden und wie lange soll die Sicherstellung dauern? Es kann 10, 20 Jahre dauern bis die Strecke wirklich erstellt wird. Unterdessen kann die Gesellschaft die sichergestellte Summe nicht behändigen, und Andere

können nicht darauf Anspruch machen, weil der Moment der Erstellung der Bahn noch nicht gekommen ist. Die vollständige Liquidation der N. O. B. und der S. C. B. wird unmöglich, bevor dieses Verhältnis vollständig gelöst ist, und das ist ein Verhältnis, das niemand befriedigt, weder die Aktionäre der N. O. B. und S. C. B., noch diejenigen, welche Anspruch auf die Zuschüsse haben. Und deshalb, nicht nur aus Gründen der Billigkeit, damit diejenigen, welche vertraglich verpflichtet sind, nicht schlechter gestellt werden als bisher, sondern auch aus praktischen Gründen, empfiehlt es sich, in solchen Fällen die Verpflichtungen dem Bunde zu überweisen. Es ist ja selbstverständlich, dass der Bund, wenn er die Verpflichtungen übernimmt, den Gegenwert derselben den Bahngesellschaften in Abzug bringt, und wenn der Bund diese Verpflichtungen übernimmt, dann bin ich überzeugt, wird es auch viel leichter gehen, sich mit den Interessenten und Berechtigten zu verständigen, als wenn eine in Liquidation befindliche Aktiengesellschaft diese Verständigung vornehmen soll. Ich bin z. B., was die Strecke Rapperswyl-Bözenegg anbelangt, überzeugt, dass, wenn die Landesgegend findet, dass sie das Geld für den Bau einer Normalbahn nicht aufzubringen im stande ist, der Bund, wenn auch durch den Buchstaben des Vertrages nicht gebunden, doch zu einer Trambahn oder etwas ähnlichem die Hand bieten wird, während die Gesellschaften sich auf den Buchstaben steifen und, wie sie es im Aargau schon mehrfach bewiesen haben, in keiner Weise trätabel sind. Die Ansprüche, welche die Betreffenden besitzen, werden in einem solchen Falle auch gesicherter, wenn der Bund die Verpflichtung übernommen hat, als wenn liquidierende Gesellschaften diese Verpflichtung übernommen haben, und die Berechtigten, welche solche privatrechtliche Verpflichtungen für sich geltend machen können, sind ja nicht Privatpersonen, sondern es sind Kantone, ganze Landesteile, und deshalb muss man nicht bloss streng nach dem Buchstaben des Gesetzes, sondern auch nach Billigkeit vorgehen, wenn es sich darum handelt, solche durchaus nicht leichte Fragen zu lösen.

Aus diesen Gründen, glaube ich, müssen Sie den Art. 8 an die Kommission zurückweisen. Ich erlaube mir nicht, Ihnen einen formellen Antrag zu stellen, denn ich bin nicht in der Lage, einen solchen sofort zu redigieren; aber ich möchte Ihnen proponieren, dass in Art. 8 eine Bestimmung aufgenommen werde, wonach die in den Konzessionen enthaltenen und die mit der Konzessionserteilung in Verbindung stehenden privatrechtlichen Verpflichtungen vom Bunde übernommen werden.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Obwohl die Ausführungen von Herrn Professor Hilty und Herrn Kurz den Sprechenden nicht überzeugt haben, so glaubt er doch namens der Kommission erklären zu können, dass er sich dem Antrage des Herrn Kurz auf Rückweisung an die Kommission zur nochmaligen Beratung nicht widersetzt.

**Brosi:** Ich stehe in dieser Frage auf dem Boden des Herrn Bundesrat Zemp und anderer Redner. Ich kann die Anschauungen des Herrn Hilty nicht teilen. Herr Hilty geht von der Voraussetzung aus,

dass der Rückkauf der Eisenbahnen für den Bund eine Universalsuccession der Konzessionen bedeute; das ist aber nicht der Fall. Wir können deshalb über diese Fragen auch nicht schweigen, sondern wenn der Bund die Bahnen übernimmt, so muss er sagen, was für eine Succession stattfindet, d. h. er muss sagen, ob eine Universalsuccession stattfindet oder nur eine Singularsuccession, weil beide stattfinden könnten. Der Bund könnte ja sagen: wir sind Universalsuccessoren; also gehen alle Verpflichtungen auf uns über. Allein das kann er nicht sagen und wird er nicht sagen; das ist ein Ding der Unmöglichkeit. Denn der Bund kann ja nicht wissen, was für privatrechtliche Verpflichtungen im Laufe der Jahre entstanden sind; die Eisenbahngesellschaften könnten ihm Verträge vorlegen, von denen wir gar keine Kenntnis haben. Es wäre also da die Erklärung, dass der Bund die privatrechtlichen Verpflichtungen übernehme, eine so gefahrvolle Erklärung, dass wir sie nicht verantworten könnten; noch viel weniger versteht sich das von selbst. Das versteht sich nicht von selbst; das ist wie wenn im Privatleben eine Gesellschaft aufhört, indem sie einer andern das Geschäft abtritt. Wenn eine Kollektivgesellschaft aufhört und einer andern das Geschäft abtritt, so muss ebenfalls gesagt werden, ob sie Aktiven und Passiven übernimmt; wenn das nicht ausdrücklich gesagt wird, so übernimmt sie Aktiven und Passiven nicht. Ganz in der nämlichen Lage befindet sich heute der Bund; wenn er die Eisenbahnen übernimmt, so muss er sagen, was für Verpflichtungen er übernimmt. Bei den Verpflichtungen sind nun privatrechtliche und staatsrechtliche zu unterscheiden und bei beiden ist wieder eine Unterscheidung zu machen, nämlich, ob sie auf den Konzessionen oder auf andern Rechtstiteln beruhen. Vorläufig beschäftigen wir uns mit den Konzessionen, und hier kann es sich nur darum handeln, was der Bund sage in Bezug auf die privatrechtlichen Verpflichtungen der Konzessionen; hier muss er sagen, ob sie auf ihn übergehen oder ob sie auf den Gesellschaften haften bleiben, d. h. ob er sie übernimmt oder nicht. Nun heisst es im Artikel 8: Die privatrechtlichen Verpflichtungen, welche mit dem Bestande und Betriebe einer Bahn nicht im Zusammenhange stehen, übernimmt der Bund nicht, dagegen übernimmt er diejenigen, welche mit dem Bestande und Betriebe einer Bahn in Zusammenhang stehen. Das ist hier erklärt und ich glaube, diese Unterscheidung sei richtig.

Aber ich komme jetzt auf die Bedenken zu sprechen, welche von den Herren Iselin und Kurz ausgesprochen worden sind, und diese Bedenken kann man teilen. Es wird von Herrn Müri auf die privatrechtlichen Verpflichtungen verwiesen, welche gewisse Bahnen übernommen haben nicht durch die Konzessionsakte selbst, sondern bei Anlass des Erwerbes der Konzessionen, sodass die Uebernahme der Verpflichtungen Voraussetzung der Uebertragung der Konzessionen war. Hier kann man sich nun allerdings fragen, was mit diesen Verpflichtungen geschehen soll; das ist einer nähern Erwägung wert. Ich glaube darum, es wird wohl zweckmässig sein, wenn sich die Kommission mit der Frage beschäftigt. Derartige Verhältnisse, wie sie Ihnen die Herren Müri und Kurz erwähnt haben, kommen auch in andern Kantonen vor; ich verweise z. B. auf den Umstand, dass die Konzession der Gäubahn im

Kanton Solothurn ursprünglich in der Hand eines Komitees war und dass dieses Komitee dann die Konzession an die Centralbahn abgetreten hat. Nun hat dieses Komitee natürlich auch gewisse Bedingungen gestellt, welche die S. C. B. übernommen hat. Das sind also ähnliche Sachen, wie sie im Kanton Aargau vorgekommen sind. Ich denke, dass dies in andern Kantonen auch noch der Fall sein wird; es wird gewiss noch andere Verhältnisse geben, die so konstruiert waren, dass zuerst jemand anders als die Gesellschaft, eine Privatperson oder ein Komitee, im Besitz der Konzession war und dass dann in der Entwicklung der Verhältnisse die Eisenbahngesellschaft die Konzession unter gewissen Bedingungen erworben hat, die nun bis auf den heutigen Tag erfüllt worden sind. Die Eisenbahngesellschaften haben also Verpflichtungen gegenüber Kantonen und Gemeinden, und da kann man allerdings fragen, wie es da nun gehalten sein solle, wenn die Eisenbahnen auf den Bund übergehen. Es werden hier Verpflichtungen zu Tage treten, welche bei dem Uebergange der Bahnen auf den Bund schwer oder gar nicht liquidierbar sind, und da wird es sich nun fragen, ob wir in einem solchen Falle den Kantonen sagen, dass sie dieses unliquidierbare Verhältnis in ein liquidierbares umwandeln und bezahlen lassen müssen oder ob wir sagen, dass es, weil es nicht liquidierbar ist, auf den Bund übergehe, der Bund aber, der diese Verpflichtungen übernehmen müsse, werde sie in eine Geldsumme umwandeln und den Bahnen am Kaufpreis abrechnen. Das wäre eine Lösung. Die andere Lösung wäre die von Herrn Müri vorgeschlagene, dass man erklärt, der Bund übernehme diese Verpflichtungen auf diejenige Zeit, auf die sie erfüllt werden können. Die Verpflichtung, auf welche Herr Müri im angeführten Falle hingedeutet hat, kann beim Uebergang der Bahnen auf den Bund nicht erfüllt werden, weil der Kanton Aargau die übrigen nötigen zwei Dritteile der Kosten für den Bau der Wynenthalbahn noch nicht aufgebracht hat. Das sind nun etwas schwierige Verhältnisse. Ich weiss in der That in diesem Augenblick auch nicht, wie man die Frage am besten löst und bin daher einverstanden, dass dieselbe an die Kommission zurückgewiesen werde.

Ich habe die Absicht gehabt, einen Antrag zu stellen, der den Bemerkungen der Herren Iselin und Kurz Rechnung trägt. Ich wollte dem Art. 4 folgendes zweite Alinea beifügen: «Dieselben Grundsätze finden Anwendung auf Verpflichtungen, welche eine Bahngesellschaft bei Anlass der Uebertragung einer Konzession auf sie gegenüber Dritten übernommen hat.» Ich bin mir aber in diesem Augenblick nicht klar, welche Tragweite ein solcher Antrag hätte, weil ich nicht weiss, wie viele solche Verhältnisse bestehen und was sie enthalten mögen. Es wird deshalb zweckmässig sein, wenn diese Frage im Schosse der Kommission noch weiter erwogen wird, und ich empfehle Ihnen daher den Rückweisungsantrag zur Annahme.

**Müri:** Es liegt mir noch die Pflicht ob, dem Herrn Chef des Eisenbahndepartements für die gegebene Auskunft meinen Dank auszusprechen.

Was die erste Frage, die ich gestern gestellt habe, anbelangt, nämlich die Frage, wie sich die Sache nach dem Rückkauf der Bahnen gestalten

werde mit Bezug auf die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften, Strassen, Wasserleitungen etc. unentgeltlich die Bahnen traversieren zu lassen, so lautet die von Herrn Bundesrat Zemp gegebene Auskunft für mich beruhigend.

Was dagegen die andere Frage betrifft, die sich auf die Verpflichtungen der S. C. B. und N. O. B., welche aus dem sog. Südbahnvertrage hervorgehen, bezieht, so muss ich offen gestehen, dass mich die erhaltene Auskunft nicht befriedigt. Herr Bundesrat Zemp hat diejenigen Punkte, die ich hauptsächlich hervorgehoben habe, umgangen. Er hat im allgemeinen gesagt, die Eidgenossenschaft könne nicht veranlasst werden, diese Verpflichtungen zu übernehmen. Es wäre das ein Sprung ins Dunkle. Mit diesem Sprung ins Dunkle ist in unserer gegenwärtigen Debatte schon häufig argumentiert worden. Es geschah dies zunächst hauptsächlich von den Gegnern der Eisenbahnverstaatlichung. Nun haben wir die Erscheinung, dass auch der Urheber der Eisenbahnverstaatlichung an diesen Sprung ins Dunkle erinnert. Wir müssen alle gestehen: So ganz sicher ist der Sprung, den wir mit der Eisenbahnverstaatlichung machen, nicht. Wir kennen den Boden noch nicht ganz genau, auf den wir uns in der Zukunft stellen werden. Die Zukunft der schweizerischen Eisenbahnen ist in zwei Beziehungen eine unsichere. Niemand kann sagen, welche finanzielle Folgen es haben wird, wenn einmal der elektrische Betrieb der Eisenbahnen kommen wird. Niemand kann auch wissen, welche Folgen es für das finanzielle Erträgnis unserer Bahnen haben wird, wenn ein neues Beförderungsmittel, das die Eisenbahnen überholt, eingeführt wird, wenn z. B. für die Schweiz ein Binnenwasserkanalnetz geschaffen wird. Es giebt bei der Eisenbahnverstaatlichung noch eine Menge von Verhältnissen, in die man jetzt noch nicht klar hineinsehen kann. Ich glaube daher, der Sprung ins Dunkle werde nicht grösser, auch wenn der Bund solche Verpflichtungen, wie sie zwischen Kantonen und den Bahnen bestehen, übernimmt. Ich meine nicht alle Verpflichtungen. Ich stehe da auf dem gleichen Boden, wie Herr Bundesrat Zemp, dass nämlich alle Verpflichtungen, welche heute in Geld abgeschätzt werden können, liquidiert werden sollen. Es giebt daneben aber Verpflichtungen, die man heute noch nicht in Geld abschätzen kann, z. B. die Verpflichtung, den Betrieb einer noch nicht gebauten Bahn zu übernehmen. So haben z. B. die S. C. B. und N. O. B. dem Kanton Aargau gegenüber die Verpflichtung übernommen, den Betrieb der Wynenthalbahn zu den Selbstkosten zu übernehmen, sofern dieselbe zu stande kommt. Ich möchte nur den Mathematiker sehen, der ausrechnen könnte, was das für finanzielle Konsequenzen haben werde. Auch ein Richter, auch ein Experte wird nicht sagen können, was das heute in Geld bedeutet. Wenn solche Verpflichtungen bei Anlass der Liquidation nicht abgelöst werden können, so muss die Liquidation eben suspendiert werden. Der Staat Aargau hat mit den beiden genannten Bahngesellschaften schon in Prozess gestanden. Das Verhältnis ist demzufolge nicht gerade ein sehr freundschaftliches und entgegenkommendes, und ich glaube, der Kanton Aargau werde im Falle einer Liquidation zu den beiden Gesellschaften sagen: Ich entlaste euch der eingegangenen Verpflichtungen nicht; denn ihr habt euch seiner Zeit vor Bundesgericht auf den Schein

berufen und wir berufen uns heute ebenfalls auf den Schein. Dann ist es aber absolut unmöglich, dass die beiden Bahngesellschaften sich auflösen. Sie müssen fortexistieren bis in nebelgraue Ferne. Sie sehen, dass diese Verhältnisse derart sind, dass eine andere Lösung gar nicht denkbar ist, als die, dass der Bund diese Verpflichtungen übernimmt.

Wie ich Ihnen bereits gestern erklärt habe, beabsichtige ich mit meinem Antrag nicht, dass der Rat über diese Frage beschliesse. Dieselbe ist ungewein schwieriger Natur. Es ist heute von verschiedenen Seiten darauf aufmerksam gemacht worden, dass auch andere Kantone in ähnlichen Verhältnissen sich befinden und dass die Frage auch vom staatsrechtlichen Standpunkt aus eine akute Bedeutung habe. Ich glaube, alle diese Voten sollten Sie veranlassen, den gestern schon von mir gestellten Antrag, diesen Artikel an die Kommission zurückzuweisen, anzunehmen.

Der Art. 8 wird mit 58 gegen 4 Stimmen an die Kommission zurückgewiesen.

(Par 58 voix contre 4 l'article 8 est renvoyé à la commission.)

#### Art. 9.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Das erste Lemma des Art. 9 sagt, dass die Bundesbahnen von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit sind. Der Ständerat hat diesen Antrag des Bundesrates durch folgendes Lemma etwas modifiziert: «Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Immobilien, welche zwar im Besitze der Bundesbahnen sind, aber eine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb nicht haben». Was die Frage der Steuerbefreiung anbelangt, so ist darauf aufmerksam zu machen, dass schon durch das Garantiegesetz von 1852 die Steuerfreiheit von Bundesanstalten ausgesprochen ist. Die Bundesbahnen wollen auch nicht dem Fiskus einen Gewinn zuhalten. Die Ueberschüsse sollen nur im allgemeinen Interesse des Verkehrs verwendet werden. Es ist allerdings eingewendet worden, dass einzelne Orte, namentlich die grössern Centren, durch diese Steuerfreiheit, die schon bis anhin, namentlich in den vor dem Jahre 1872 erteilten Konzessionen, den Bahnen gewährt wurde, benachteiligt seien, da sie durch den Zuzug von Bahnangestellten zu grossen Ausgaben im Schulwesen, Polizeiwesen u. s. w. genötigt werden und dass daher namentlich die Gemeinden einen gewissen Anspruch auf eine Steuer hätten. Dem gegenüber darf im allgemeinen gesagt werden, dass dieser Zuzug von Bahnangestellten eben auch wieder eine Vermehrung der Steuerkraft und des Konsums nach sich ziehe und so indirekt eine Kompensation der Ausgabenvermehrung stattfindet. Seit 1872 war es jedoch den Gemeinden wenigstens gestattet, gewisse Pertinenzien, Zubehörden, welche nicht unmittelbar mit dem Bahnbetrieb in Beziehung stehen, mit Steuer zu belegen. Als solche Steuerobjekte sind anzusehen: Lagerhäuser zu kommerziellem Geschäftsbetrieb, Restaurationen, soweit es sich nicht direkt um Bahnhofrestaurationen handelt, Wohnhäuser für Beamte und Angestellte, welche etwa aus Spekulation gebaut werden und gewisse Land-

abschnitte, welche für den Bahnbetrieb nicht absolut notwendig sind. Man hat bereits im Ständerat gesagt, dass man auf diese Verhältnisse Rücksicht nehmen wolle, dass man aber doch den Bund nicht schlechter stellen dürfe, als bis anhin die Bahngesellschaften gestellt gewesen seien. So ist man denn zu dem vorliegenden Vermittlungsantrag gekommen, den Herr Ständerat Muheim gestellt hat und den Ihnen Ihre Kommission ebenfalls zur Annahme empfiehlt.

**M. Gaudard**, rapporteur français de la commission: A l'art. 9 du projet du conseil des états, la commission du conseil national n'a fait qu'une simple modification de rédaction qui s'explique d'elle-même.

Par contre MM. Köchlin, Wild et Wunderly proposent à l'art. 9 d'ajouter ces mots: «De même ils ne sont pas soumis aux législations cantonales en ce qui concerne l'assurance de leur matériel roulant.»

Je pense que cette modification pourrait être admise, d'une manière générale. Si nous sommes bien informés, les cantons n'astreignent pas à l'assurance le matériel roulant et il serait difficile d'aboutir à un résultat pratique au sujet de l'assurance le jour où les chemins de fer seraient nationalisés, puisque l'on ne saurait pas à quel canton rattacher telle ou telle partie du matériel. Il serait donc plus pratique d'admettre la proposition ci-dessus.

Par contre il ne nous serait pas possible d'admettre la seconde proposition qui nous est faite. La plupart des cantons ont dispensé les compagnies des impôts cantonaux et communaux; si dans quelques cantons cette règle n'existe pas, il ne me paraît pas que ce soit un motif suffisant pour concéder un privilège à ces cantons. Les chemins de fer sont un service public qui ne doit pas rapporter à certains cantons des avantages qui n'existent pas pour tous. Nous vous proposons d'adopter le texte de votre commission, sauf la modification qui vous est proposée par MM. Köchlin, Wild et Wunderly.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte mir vorbehalten, über die Anträge der Herren Büeler, Schwander und Ming einerseits und der Herren Köchlin, Wild und Wunderly andererseits zu sprechen, wenn dieselben durch die Herren Antragsteller begründet sind.

**Wunderly**: Es lohnt sich wohl der Mühe, bei Anlass der Beratung über die Bundesbahnen einen Moment der Versicherung zu widmen. Was die Versicherung der Angestellten betrifft, so ist für diese bereits gesorgt und dürfte durch die kommende Kranken- und Unfallversicherung für dieselben noch ausreichender gesorgt werden. Was die Versicherung von Immobilien anbelangt, so versteht es sich nach Ansicht der Antragsteller von selbst, dass für die Versicherung die Immobilien den betr. kantonalen Bestimmungen zu unterstellen sind. Es bleibt also nur noch die Versicherung des Rollmaterials.

In verschiedenen Kantonen ist der Ruf nach einer kantonalen Mobiliarassekuranz ergangen. Ob dieser Ruf gehört werde oder nicht, haben wir hier nicht zu untersuchen. Ich für mich will auf die kantonale Mobiliarassekuranz nicht eintreten, da ich glaube, dass diese Frage einzig auf eidgenössischem Boden richtig gelöst werden könne. Allein wir müssen mit den Thatsachen rechnen. Die kantonale Mobiliarassekuranz ist z. B. im Kanton Zürich in Schwung gekommen. Der Kanton Glarus hat eine kantonale Mobiliarassekuranz, freilich eine gefehlte, und auch andere Kantone, z. B. Waadt haben solche Institute, die sich aber nicht gerade einer ausserordentlichen Prosperität rühmen können. Wir halten nun dafür, dass die Versicherung des Rollmaterials nicht den kantonalen Bestimmungen zu unterwerfen sei, und ich habe bereits vom französischen Herrn Berichterstatter gehört, dass die Kommission gewillt ist, unsern Antrag zu acceptieren. Das Rollmaterial der Bahnen befindet sich ja bald in diesem, bald in jenem Kanton und es ist daher einzig richtig, dass für die Versicherung desselben eine eidgenössische Institution geschaffen werde, sei es nun indem der Bund sein Rollmaterial selbst versichere, oder sei es, dass er es durch vier oder fünf Gesellschaften versichern lasse.

Ich möchte noch beifügen, dass in unserm gedruckten Antrag sich ein Irrtum eingeschlichen hat. Statt «der kantonalen gesetzlichen Besteuerung» soll es heissen «den kantonalen gesetzlichen Bestimmungen».

Ich verdanke es der Kommission aufs beste, dass sie unsern Antrag annehmen will. Ich für mich bin nicht verwöhnt, dass meine Anträge von der Kommission angenommen werden und ich verdanke es wohl der ausgezeichneten Gesellschaft der Herren Köchlin und Wild, dass die Kommission so freundlich ist, mir auch einmal etwas zu gewähren. (Heiterkeit.)

**Büeler**: Die Steuerpflicht der Bundesbahnen hat schon im Ständerate einer eingehenden Diskussion gerufen. In jenem Rate wurde der Antrag gestellt, die Bundesbahnen seien prinzipiell den Gemeinden und Kantonen steuerpflichtig. Der Ständerat hat diesen Antrag abgelehnt, dagegen zum Beschluss erhoben, dass Immobilien der Bundesbahnen, welche nicht in einer notwendigen Beziehung zum Bahnbetrieb stehen, steuerpflichtig seien. Der Sprechende anerkennt das daherige Entgegenkommen des Bundesrates; dagegen ist er der bestimmten Ueberzeugung, dass damit die Steuerpflicht der Bundesbahnen nicht erschöpft sei. Daher hat er in Verbindung mit den Herren Schwander und Ming, denen sich auch noch Herr Niederberger angeschlossen hat, folgenden Antrag eingereicht: «Kantone, in welchen bis anhin die Eisenbahnen einer Besteuerung unterworfen waren und die infolge der vorstehenden Vorschriften eine Einbusse erleiden, sind hierfür vom Bunde mit dem zehnfachen durchschnittlichen Jahresbetrage der in den letzten 10 Jahren erhobenen Steuern zu entschädigen.»

Ich will gleich bemerken, dass eventuell stilistisch auch eine andere Fassung zulässig wäre, dass man ebensogut sagen könnte, «mit dem zehnfachen Betrage der in den letzten 10 Jahren erhobenen durch-

schnittlichen Steuern zu entschädigen». Allein darauf kommt nichts an. Sie sehen aus diesem Antrage, dass nur diejenigen künftigen Bundesbahnen als steuerpflichtig erklärt werden sollen, welche das Privilegium der Steuerfreiheit bisher nicht hatten. Diejenigen Bundesbahnen, welche erworben werden und welche früher die Steuerfreiheit genossen, sollen auch in Zukunft den Gemeinden und Kantonen nicht steuerpflichtig sein. Allein ganz anders verhält es sich mit jenen Eisenbahnlinien, welchen die Kantone und Gemeinden in ihren Konzessionen das Privilegium der Steuerfreiheit nicht erteilt haben; in diesen Fällen finde ich, es sei die Befreiung des Bundes von der Steuerpflicht verfassungsrechtlich unzulässig, ungerecht und es entspreche diese Befreiung auch nicht der bisherigen Praxis des Bundes, welche dahinging, dass der Bund bei allen neuen Institutionen, durch welche die Kantone eine finanzielle Einbusse erlitten haben, eine ausreichende Entschädigung an die Kantone ausgerichtet hat. Ich finde also in dieser Richtung die Befreiung der Bundesbahnen von Steuern nicht verfassungsgemäss und begründe das wie folgt.

Nach Art. 3 der Bundesverfassung sind die Kantone souverän, soweit ihre Souveränität nicht durch die Bundesverfassung beschränkt ist. Ein Ausfluss dieser Souveränität ist das Recht der Kantone, Steuern zu erheben; sie haben das Recht zu bestimmen, wer steuerpflichtig ist und welche Objekte der Besteuerung unterliegen; ohne ein solches Recht ist die Existenz auch des kleinsten Staatsgebildes im modernen Leben undenkbar. In Art. 42 der Bundesverfassung werden nun die Gebiete umschrieben, in welchen der Bund die Deckung seiner Auslagen finden kann; Sie finden aber in Art. 42 die Bundesbahnen nicht. Es hat nun allerdings das Garantiegesez von Jahre 1852 in Art. 7 folgenden Satz aufgestellt:

«Die Bundeskasse und alle unter der Verwaltung des Bundes stehenden Fonds, sowie diejenigen Liegenschaften, Anstalten und Materialien, welche unmittelbar für Bundeszwecke bestimmt sind, dürfen von den Kantonen nicht mit einer direkten Steuer belegt werden.»

Nachdem nun ein Teil der Eisenbahnen in den Kantonen einer Besteuerung unterworfen war und nachdem dieselben thatsächlich während einer Reihe von Jahren zur Bezahlung von Steuern in den Gemeinden angehalten worden sind, finde ich, dass die Umwandlung der Privatbahnen in Bundesbahnen nicht die Wirkung habe, dass durch diesen blossen Besitzwechsel nun auf einmal die Steuerfreiheit eintrete. Die Bundesbahnen sind ein selbständiges, von der Verwaltung und den Finanzen des Bundes absolut unabhängiges Unternehmen. Denn wir haben für dieselben eine eigene Verwaltung; es wird für dieselben ein eigenes Budget erstellt; der Bundesrat hat nur insoweit Einfluss auf die Verwaltung, als er eine Kontrolle ausübt und ein gewisses Vorschlags- und Wahlrecht hat. Allein wir haben den Grundsatz festgestellt, dass die Bundesbahnen von der eidgenössischen Rechnung, überhaupt von der Bundesverwaltung getrennt und ein selbständiges Unternehmen sein sollen. Nun sage ich auch, der Satz des Art. 7 des Gesetzes von 1852 trifft nicht zu, weil die Eisenbahnen nicht unmittelbar für Staatszwecke bestimmt sind; denn wenn das der Fall wäre, so hätten wir überhaupt keine Privatbahnen erhalten. Wenn der Betrieb der Eisenbahnen

ein Staatszweck wäre, so ständen wir heute nicht vor der Frage, ob wir die Privatbahnen zu Bundesbahnen machen wollen, und ein Blick auf andere Länder beweist, dass man dort Staatsbahnen neben Privatbahnen hat; es kann also nicht unmittelbarer Staatszweck sein, Eisenbahnen zu betreiben. Nun sage ich: wenn dies wegfällt, so haben Sie keine verfassungsmässige Grundlage, wonach Sie erklären können, es seien nun die Kantone und Gemeinden kraft ihrer Souveränität nicht berechtigt, von den Bundesbahnen Steuern zu erheben. Ich will aber betonen, dass beim Garantiegesez von 1852 kein Mensch an Bundesbahnen dachte, und ich finde es eine durchaus willkürliche, extensive Interpretation dieses Gesetzes, wenn man heute sagt: die Privatbahnen sind Bundesbahnen geworden; ergo sind sie nicht mehr steuerpflichtig. Und wenn man sie mit den Militäranstalten vergleicht, so sage ich: jeder Vergleich hinkt und dieser mit beiden Beinen (Heiterkeit). Denn es ist doch eine ganz andere Sache mit den Militäranstalten des Bundes, welche notwendig sind, um unser Vaterland selbständig zu erhalten, als mit dem Betrieb einer Eisenbahn, welche ebensogut von Privaten betrieben werden kann. Es ist allerdings im Ständerat von Herrn Bundesanwalt Scherb eingewendet worden, das sei konstitutionell gar nicht möglich, dass die Kantone vom Bund überhaupt eine Steuer beziehen können, weil die Staatshoheit des Bundes über diejenige der Kantone hinausgehe. Wenn wir aber einen Blick ins Ausland werfen, sehen wir sofort, dass dieser Einwand nicht richtig ist. Ich verweise darauf, dass in Oesterreich-Ungarn und in Preussen die Staatsbahnen an die Kreise Abgaben zahlen, sogenannte Kreisabgaben und sogenannte Kommunalabgaben, und ich denke, wenn das der Majestät des preussischen und des österreichischen Staates nicht schadet, so wird es der Majestät des Bundes auch nicht schaden, wenn er da, wo bisher Steuern bezahlt werden mussten, auch an Kantone derartige Abgaben entrichtet.

Ich finde also, es sei diese Befreiung der Bundesbahnen punkto Steuerpflicht bei jenen Bahnen, welche das Privilegium der Steuerfreiheit nicht hatten, nicht richtig. Es würde sich ganz gut die Frage aufwerfen lassen, ob überhaupt nicht die Steuerpflicht generell eintreten müsse. Denn es wird ja erklärt, die Konzessionen hören mit dem Momente des Ueberganges der Privatbahnen in den Besitz des Bundes auf zu existieren; damit würde auch die Steuer-Immunität aufhören. Allein wir sind nicht soweit gegangen, damit man es uns nicht als Unbescheidenheit auslege, dass wir die Steuern da wollen, wo wir bis dato dieses Recht einer Steuererhebung nicht hatten.

Nun finde ich aber in zweiter Linie, dass eine Ablehnung unseres Antrages ungerecht wäre, und ich begründe dies folgendermassen. Die Kantone, welche bis dato von den Privatbahnen Steuern bezogen haben, sollen nun durch einen blossen Besitzwechsel, welcher im Betrieb der Bahnen eintritt und im Vorteil, welchen die Bahnen den Landesgegenden bieten, keine Aenderung macht, dieses Vortheiles der Steuern verlustig gehen. Der Bahnbetrieb wird, wie ich schon bemerkte, vor und nachher ganz der gleiche sein; die Verpflichtungen der Kantone und der Gemeinden für die Sicherheit des Unternehmens und für die Sicherheit der Personen, die Opfer, welche für die

Erziehung und Schulung der Kinder der Angestellten gebracht werden müssen, werden die gleichen sein. Allein das Gegengewicht, die Steuern, will man allerdings den Gemeinden und Kantonen entziehen, aus dem einzigen Grunde, weil an Stelle der Aktiengesellschaft nun ein anderer Geschäftsherr, der Bund, tritt; aus dem einzigen Grunde des Besitzwechsels will man folgern, dass sie eine derartige empfindliche Einbusse erleiden sollen. Ich will gleich hier einflechten — Sie werden das schon vermuten — dass gerade der Kanton Schwyz in dieser Beziehung hart betroffen wird; er hat seiner Zeit die Steuerfreiheit der Gotthardbahn gewährt, während die Nordostbahn, welche die Bezirke Höfe und March der ganzen Länge nach durchzieht, die Südostbahn, die Arth-Rigibahn eine Steuerfreiheit nicht geniessen, und es ist also von vorneherein klar, dass die dabei interessierten Gemeinden und auch der Kanton dadurch an ihrer Steuerkraft eine empfindliche Einbusse erleiden. Ich finde also, wenn der Bund auf einem neuen Gebiete sich als Geschäftsherr bethätigen will, so soll er die Verpflichtungen seiner Rechtsvorgänger übernehmen und nicht verlangen, dass ihm ein Privilegium odiosum nur infolge dieses Besitzwechsels übertragen werde. Ich sage ferner: es entspricht der bisherigen Praxis des Bundes nicht, wenn Sie diese Steuerpflicht aufheben. Bei allen neuen Institutionen, welche der Bund bisher ins Leben gerufen hat, hat er es ängstlich vermieden, Kantone oder Körperschaften, welche durch diese neuen Institutionen betroffen wurden, irgendwie zu schädigen, sondern hat dieselben in angemessener Weise entschädigt. Ich verweise darauf, dass als die kantonalen Zölle, Weg- und Brückengelder, Kaufhausgebühren u. s. w. weggefallen sind, der Bund den interessierten Kantonen eine ganz ausreichende Entschädigung gegeben hat und dass er da, wo der Ausfall ein sehr grosser war, überdies reichlich entschädigt hat und heute noch entschädigt. Ich verweise darauf, dass als das eidgenössische Alkoholvergesetz ins Leben gerufen worden ist, diejenigen Kantone, welche damals noch Ohmgelder bezogen haben, in reichem Masse entschädigt worden sind und dass jene Landesteile, welche glaubten, sie werden geschädigt durch die Inlandbrennerei, ein Privilegium erhalten haben, welches für dieselben jedenfalls sehr wertvoll ist. Ich finde es daher weder verfassungsmässig, noch recht und billig, noch der bisherigen Praxis des Bundes entsprechend, wenn Sie das Steuerrecht der Kantone, welches bisher ausgeübt worden ist, einfach mit dem nassen Finger wegweisen. Um nun zu verhüten, dass der Bund die etwas komplizierte Steuerpflicht für alle Zukunft trage, haben wir uns erlaubt, Ihnen vorzuschlagen, dass dieses Steuerrecht der Gemeinden und Kantone durch eine einmalige Entschädigung losgekauft werde, weil wir finden, es sei dies im Interesse des Bundes und vermeide die Kompliziertheit des Steuerbezuges, welche bereits von Herrn Gaudard betont worden ist. Wir haben also gesagt, wir verlangen den zehnfachen Betrag der durchschnittlich in den letzten 10 Jahren bezogenen Steuern. Es wird die Annahme dieses Antrages die Einbusse, welche die Kantone und Gemeinden erleiden werden, nicht vollständig decken; allein es wird dies doch einer ganz empfindlichen Schädigung der Kantone und Gemeinden vorbeugen. Sie werden fragen, welches wird die finanzielle Trag-

weite dieses Antrages sein, und da glaube ich, Sie darüber beruhigen zu können, dass die finanzielle Tragweite nicht eine grosse sein wird, indem die meisten Eisenbahnen infolge der Konzessionen das Privilegium der Steuerfreiheit seiner Zeit erhalten haben und infolgedessen der Bund mit einer ganz bescheidenen Summe die Kantone und Gemeinden, welche bis dato Steuern bezogen haben, entschädigen kann.

Ich empfehle Ihnen daher warm die Annahme des von mir und meinen Kollegen gestellten Antrages.

**Baldinger:** Nur zwei Worte! Ich bin einer von denjenigen, welche je und je darauf gehalten haben, dass die Eisenbahnen nicht steuerfrei bleiben, indem sie durch kommunale Gebiete führen, welche unter Umständen sehr starke Subventionen leisteten. Ich weiss nun wohl, dass das Verhältnis bei der Neuordnung der Dinge ein anderes werden soll; wenn der Staat, wenn das Volk selber die Eisenbahnen besitzt, so fallen bezügliche Bedenken und Besorgnisse von vorneherein dahin. Immerhin will mir scheinen, dass denn doch mit Bezug auf das Steuerwesen noch Einzelheiten verbleiben dürften, in denen nähere Auskunft nötig sein wird. Bei der grossen Konkurrenz, welche beispielsweise die Bahnhofbuffets den Wirten der betreffenden Ortschaften machen, dürfte man sich füglich fragen: Wie wird es in der Zukunft in dieser Richtung gehalten sein? Werden diese Bahnhofswirtschaften, die Buffets der Bahnhöfe, in jeder Richtung steuerfrei sein oder nicht und zwar nicht nur in Bezug auf die Lokalitäten, sondern auch in Bezug auf das Recht zur Wirtschaftsführung, auf das Patent u. s. w.? Es will mir scheinen, dass der Artikel, wie er vorliegt, in dieser Richtung nicht unbedingten Aufschluss giebt, dass unter Umständen in der genannten Richtung Zweifel entstehen können, und es will mir daher nicht ganz überflüssig erscheinen, wenn hier zum mindesten bestimmte Erklärungen darüber abgegeben werden, wie sich die Sache in dieser Richtung unter der Neuordnung der Dinge gestalten werde. Ich erlaube mir deshalb die Anfrage an den Bundesrat und den Herrn Departementschef, wie sich die Bahnhofbuffets, welche mehr oder weniger mit dem Eisenbahnbetriebe im Zusammenhang stehen, hinsichtlich der in diesem Art. 9 ausgesprochenen Steuerfreiheit fürderhin stellen werden.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: In Bezug auf den Antrag der Herren Nationalräte Büeler, Schwander und Ming habe ich mich eigentlich bereits in meinem ersten Votum so ausgesprochen, dass daraus entnommen werden konnte, dass die Kommission auf denselben nicht eintreten kann. Ich habe Ihnen die Gründe dargelegt, welche dafür sprechen, dass die Bundesbahnen von der Besteuerung befreit sein sollen, habe aber auch hinzugefügt, dass mit Rücksicht auf die Einnahmen, welche namentlich gewisse Gemeinden bis anhin durch die Besteuerung von Bahnen gehabt haben, der Situation einigermassen Rechnung getragen werden könne, immerhin in der Voraussetzung, dass

die Bundesbahnen künftig nicht schlechter gehalten sein sollen, als es die Privatbahnen waren. Aus diesen Gründen glaube ich auch nicht, dass der Antrag der Herren Büeler und Genossen annehmbar sei, obschon er ja — ich will das sofort beifügen — gegenüber den Anträgen, welche im Ständerate gestellt worden sind, eher Aussicht auf eine Verständigung bieten würde.

Herr Büeler hat gesagt, niemals habe der Bund den Kantonen Einnahmen entzogen, wenn gewisse Unternehmungen an ihn übergegangen seien. Nun will ich Ihnen sofort bemerken, dass auch, als es sich um die Beratung des Bundesbankgesetzes handelte, ohne erhebliche Opposition die Steuerfreiheit dieser Bundesbank in diesem Rate acceptiert worden ist. Ich glaube, dieser Fall ist typisch, und ich sage, wir dürfen uns nicht auf einen andern Boden begeben, als den, welchen wir damals eingenommen. Ich will mich enthalten, eventuell, das heisst für den Fall dass der Antrag Büeler angenommen würde, noch eine redaktionelle Aenderung zu proponieren, sondern will mich für einmal darauf beschränken, Ihnen zu beantragen, dem Ständerate nach Antrag der Kommissionsmehrheit beizustimmen.

Was nun den Antrag Köchlin, Wild und Wunderly betreffend die Versicherung des Rollmaterials anbetrifft, so liegen die Verhältnisse gegenwärtig ungefähr so. Wie Sie wissen, existiert im Kanton Waadt die obligatorische staatliche Mobiliarversicherung und nach den Erkundigungen, welche hinsichtlich der Versicherung des Postmaterials eingezogen worden sind, ist Folgendes zu konstatieren. Das gesamte Trainmaterial inklusive Bahnpostwagen wird durch eine Generalpolice versichert mit Ausnahme des im Kanton Waadt kursierenden und remisierten Materials, das dort nach Massgabe der kantonalen gesetzlichen Bestimmungen der obligatorischen Mobiliarversicherung unterliegt. Vom Militärdepartement haben wir die Auskunft bekommen, dass diejenigen Kriegsmaterialien, welche im Kanton Waadt liegen, dort bei der kantonalen Versicherungsgesellschaft versichert sind. Was nun dagegen das Rollmaterial der J. S. anbetrifft, das also auch im Kanton Waadt kursiert, so ist dasselbe dort nicht versichert und die J. S. ist nicht gehalten, dasselbe zu versichern. Wir stehen also hier vor einem analogen Fall, und ich glaube, wir dürfen annehmen, dass dieses Präzedenz auf die Versicherung des Rollmaterials der Bundesbahnen anwendbar sei. Der Sprechende hat also persönlich gegen die Annahme des Antrages der Herren Köchlin, Wild und Wunderly, welcher lautet: «Ebensowenig sind sie für die Versicherung ihres Rollmaterials den kantonalen gesetzlichen Bestimmungen unterworfen» nichts einzuwenden.

**Präsident:** Herr Ming amendiert den in Gemeinschaft mit den Herren Büeler und Schwander eingereichten Antrag dahin, dass nach «Kantonen» noch beigefügt werde «und Gemeinden».

**Ming:** Ich ergreife das Wort, um das Ihnen soeben vorgelegte Amendement zu begründen; ich thue das um so lieber, weil der verehrte Herr Berichterstatter der Kommission eine Aeusserung hat fallen lassen, welche mir bedeutende Zuversicht einflösst. Er hat nämlich in Aussicht gestellt, wenn die Bun-

desbahnen durch einen solchen Antrag nicht schlechter gehalten würden, als bis jetzt die Privatbahnen gehalten worden seien, würde er am Ende auch nichts gegen einen derartigen Beschluss einzuwenden haben. Ich glaube nun aber, dass der Antrag, den wir Ihnen vorzulegen die Ehre hatten, die Bundesbahnen nicht nur nicht schlechter, sondern viel besser hält, als die bisherigen Privatbahnen gehalten wurden. Ich bin keineswegs der Meinung und auch meine verehrten Herren Mit Antragsteller sind nicht der Meinung, dass wir mit Auslauf der Privatbahn-Konzessionen nun für die Zukunft die Steuerpflicht der Bundesbahnen einführen wollen; nein, wir sähen darin eine Unbilligkeit, wenn der Bund für die Bahnen, welche bisher als Privatbahnen keine Steuer bezahlten, auf einmal Kantons- und Gemeindesteuern bezahlen müsste. Es würde dann das eintreten, was Herr Cramer nicht will: die Bundesbahnen würden in diesem Falle wirklich schlechter gehalten, als die bisherigen Privatbahnen. Aber eine ebenso grosse Unbilligkeit wäre es, wenn der Bund als Erbe der Privatbahnen nicht auch deren ganze Verpflichtungen den Kantonen und den Gemeinden gegenüber übernehmen wollte.

Wie wird der Bund bei der Abrechnung mit den Privatbahnen vorgehen? Wie wird der Steuerbetrag, der bis jetzt von den Privatbahnen erlegt wurde, in Zukunft in Berechnung gezogen? Er wird einfach als Passivum bei der Berechnung des Reingewinnes in Abzug gebracht. Um so viel, als die Privatbahnen jetzt gesteuert haben, ist der Reingewinn zurückgegangen. Um diesen Reingewinn werden, mit 25 multipliziert, die Bahnen vom Bund zurückgekauft. In Zukunft würde der Bund die Steuer nicht bezahlen; er würde also die Bahnen um soviel billiger bezahlt haben, als die Steuer, mit 25 multipliziert, ausmacht. Nach meiner Ansicht ist das nichts anderes als eine ungerechtfertigte Bereicherung des Bundes, resp. jenes Bundeskontos, auf dem die Bundesbahnen verrechnet werden. Es wird uns von einem gewissen Schuster Crispinus berichtet, dass er bei den reichen Leuten Leder requirierte, um den Armen Schuhe daraus zu machen. Dies trifft aber in unserm Fall nicht zu; denn das Leder, die Mittel, nimmt der Bund nicht bei den reichen, sondern zumeist bei armen Gemeinden. Ich will nicht viel von den Kantonen reden. Der Ausfall, der die Kantone betrifft, ist am Ende nicht so gross. Aber der Ausfall für die Gemeinden ist sehr gross. Und es sind gerade die Gemeinden, welche die Lasten haben, die sich oft sehr anstrengen müssen, um allen den Bedürfnissen, welche das vermehrte Personal, namentlich der Reparaturwerkstätten bringt, zu genügen. Ich will Sie nur auf die Verhältnisse in Obwalden aufmerksam machen. Man wird mir zwar sagen, bei so grossen Gedanken solle man nicht mit so kleinen kantonalen finanziellen Bedenken kommen. Ja, wir denken gar nicht daran, für den Kanton Obwalden etwa eine Kreisdirektion zu fordern oder die Erstellung irgendwelcher Nebenbahnen zu verlangen. Wir möchten keine Privilegien, aber das möchten wir beibehalten, was wir bisher mit gutem Recht bezogen haben und auf das der Haushalt unseres Kantons und seiner Gemeinden angewiesen ist. Bedenken Sie, dass den vier Gemeinden, welche an der Brünigbahn liegen, ein Steuerkapital von Fr. 1,250,000 und dem Staate ein solches von Fr. 1,600,000, zusammen also von Fr. 2,850,000

ausfällt. Wenn wir nun sagen: wir wollen in Zukunft keine Steuern weiter beziehen; wir sehen ein, dass sich ein solcher Weiterbezug nicht leicht machen würde und wir wollen uns mit dem zehnfachen durchschnittlichen Jahresbetrag zufriedengeben, so kann man das nicht unbescheiden nennen. Man sagt, den Bahnen solle das 25fache des jährlichen Reingewinnes vergütet werden. Das würde für unsern Kanton und seine Gemeinden die runde Summe von Fr. 75,000 ausmachen. Wir verlangen aber nicht einmal das, sondern nur das Linsengericht von Fr. 30,000. Damit sind wir zufrieden und wir fordern nichts als was billig ist.

Denken Sie daran, wie man vor einigen Jahren diejenigen angegriffen hat, welche zu Gunsten der Kantone einige Franken auf den Kopf der Bevölkerung haben wollten! Ist das nun nicht gewissermassen ein umgekehrtes Verfahren, wenn man nicht einen gleichmässigen Betrag von jedem Kopf, sondern von Kanton und Gemeinden nehmen will, was sie bisher kraft ihrer Gesetzgebung an Steuern bezogen haben?

Unsere Forderung ist nichts anderes als eine Forderung der Billigkeit und des Rechts und ich hoffe, dass Sie derselben entsprechen werden.

**Bundesrat Zemp:** Ich will nicht über die Anträge, die zuletzt diskutiert worden sind, sprechen, sondern mich auf die von Herrn Baldinger an mich gerichtete Frage beschränken.

Wenn ich Herrn Baldinger recht verstanden habe, möchte er Kenntnis darüber erhalten, welches Besteuerungsrecht fortan, wenn die Steuerfreiheit der Bundesbahnen angenommen werde, hinsichtlich der Bahnhofbuffets bestehen werde. Ich bemerke zunächst, dass das, was ich hier erkläre, meine persönliche Ansicht ist und ich keinesfalls etwa präنديere, dass sie für irgend jemand verpflichtend wäre. Nach meiner Auffassung sind hier verschiedene Verhältnisse zu unterscheiden. Wenn eine Bahngesellschaft besonders, neben der Bahn bestehende Gebäude zu Wirtschafts- und Hotelzwecken entweder in Regie betreibt oder an andere verpachtet, so gehören diese Etablissements nicht zum Bahnbestand, sondern sind selbständige Vermögensobjekte, die der Besteuerung unterworfen sind, wie jedes andere Gebäude des Platzes. Anders kann sich die Sache gestalten, wenn in dem Aufnahmegebäude der Bahn eine Restauration eingerichtet ist. Hier denke ich, müsse man die Besteuerung kraft der Wirtschaftsgesetzgebung der Kantone zulassen. Es muss von demjenigen, der die Wirtschaft betreibt, die Patentsteuer entrichtet werden. Ferner muss wiederum von demjenigen, der die Wirtschaft betreibt, da wo eine Erwerbssteuer besteht, die Erwerbssteuer bezahlt werden. Etwas schwieriger ist die Frage, ob da, wo eine Vermögenssteuer erhoben wird, die Lokalitäten, welche Wirtschaftszwecken dienen und das Mobiliar, das in der Wirtschaft verwendet wird, der Vermögenssteuer unterworfen seien. Ich denke, hier müsse zunächst die kantonale Gesetzgebung eine Ausscheidung machen, und wenn dann jemand glaubt, dass durch die kantonale Gesetzgebung ein Widerspruch mit unserm Bundesgesetz hervorgerufen sei, so möge die zuständige Behörde darüber entscheiden. Ich für mich denke, man müsse auch da eine Unterscheidung zulassen. Es giebt solche Bahnhofrestaurationen, die insofern als zum Bestand des

Bahnbetriebes gehörend zu betrachten sind, als sie sozusagen von jedermann, der auf dem Bahnhof ankommt, benutzt werden und benutzt werden müssen. An grossen Endpunkten einer Bahnlinie, die zur Nachtzeit befahren wird, wo neue Anschlüsse gesucht werden und ein Aufenthalt von einer Viertel- oder einer halben Stunde vorgeschrieben ist, halte ich die Benützung einer Restauration im Aufnahmegebäude für eine notwendige Sache. Insofern gehört sie zum Bahnbetriebe, und eine Vermögenssteuer wäre da also nicht zulässig. Wo solche dringliche Verhältnisse nicht vorliegen, mag die Sache anders beurteilt werden. Das sind so Reflexionen, die ich mir gemacht habe und die ich Ihnen vorzulegen mir erlaube. Jedermann mag nun darüber denken, wie er will.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag Köchlin und Mithafte wird mit 63 Stimmen angenommen, mit dem Vorbehalt, dass die Kommission beauftragt werde, demselben im Gesetze den richtigen Platz anzuweisen. Gegen den Antrag erhebt sich niemand. Das Amendement Ming wird mit 47 gegen 6 Stimmen angenommen, der so amendierte Antrag Büeler und Mithafte dann aber mit 46 gegen 37 Stimmen abgelehnt.

(La proposition Köchlin et consorts, est adoptée par 63 voix avec la reserve que la commission soit chargée de la ranger à la place convenable dans la loi. Personne ne vote contre cette proposition. L'amendement Ming est adopté par 47 voix contre 6; la proposition Bueler et consorts, ainsi amendée, est repoussée par 46 voix contre 37.)

#### Art. 10.

**Cramer-Frey,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 10 spricht aus, dass die jeweilige Bundesgesetzgebung auch auf die Bundesbahnen Anwendung finde. Gemeint sind alle Gesetze, welche betreffend das Eisenbahnwesen erlassen sind, also Haftpflichtgesetz, Transportgesetz u. s. w.

Ich empfehle Ihnen die Annahme dieses Artikels.

Angenommen. — (*Adopté.*)

**Präsident:** Wir gelangen nun zu Abschnitt II, Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen. Ich mache Sie bei diesem Anlass darauf aufmerksam, dass Herr Nationalrat Dinkelmann einen Antrag gestellt hat, welcher dahingeht, dass dieser ganze Abschnitt II zu streichen und die ganze Materie auf dem Wege der Bundesgesetzgebung zu regeln sei.

Ich fasse diesen Antrag als einen Ordnungsantrag auf und halte dafür, dass wir denselben zuerst zu bereinigen haben, bevor wir auf die Beratung über diesen Abschnitt eingehen. Ich setze daher zunächst den Antrag des Herrn Dinkelmann in Diskussion.

**Dinkelmann:** Durch die ausgezeichnete Botschaft des Bundesrates, durch die Verhandlungen im Ständerate und durch eine Reihe interessanter Voten bei der Eintretensfrage ist in überzeugender Weise



nachgewiesen worden, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen von eminenter Wichtigkeit für die wirtschaftliche Zukunft unseres Landes ist. Hierüber weitere Worte zu verlieren ist unnütz — denn die Notwendigkeit der Verstaatlichung, ihr Umfang, der Preis der voraussichtlich bezahlt werden muss — das alles ist uns klar und überzeugend vorgeführt worden und wir dürfen wohl sagen, dass wir nun über die hochwichtige nationale Frage des Rückkaufs gut orientiert sind. Wir werden auch dem Volke darüber unzweideutigen Bescheid geben können, sofern die Situation eine klare bleibt und das Volk sich nur über diese Frage, ohne weitere Zuthaten, auszusprechen hat. Dies ist indessen nicht der Fall. Neben der Hauptfrage hat der h. Bundesrat in dem Bundesgesetzentwurf auch eine vollständige Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vorgesehen, die gleichzeitig, im gleichen Gesetze, dem Volke vorgelegt wird. Diese Organisation ist nun eine Materie, über welche bis jetzt genügende Aufklärung nicht gegeben worden ist und nicht gegeben werden kann, weil, wie ich nachher zeigen werde, über eine Reihe von Fragen Unsicherheit und Ungewissheit besteht. Wenn das hier im Rate der Fall ist, so wird dem Volke die Angelegenheit ungleich schwieriger vorkommen.

In der That, wenn man sich etwas eingehender mit dieser Organisationsfrage beschäftigt, so drängen sich immer mehr und mehr Zweifel darüber auf, ob es denn wirklich am Platze war, jetzt schon eine in alle Details geordnete Organisation aufzustellen, eine Organisation, die frühestens etwa in fünf Jahren in Kraft treten kann.

Man muss sich fragen: Ist es denn zweckmässig, den grossen wirtschaftlichen Gedanken, der in der Verstaatlichung liegt, gleichzeitig mit der auch wichtigen, aber keineswegs fundamentalen Frage der Organisation dem Volk vorzulegen? Ist es nicht viel klarer, deutlicher und übersichtlicher für jeden Schweizerbürger, wenn er über die hochwichtige Frage der Verstaatlichung allein sich aussprechen kann und nicht gleichzeitig auch die komplizierte Organisation zu beurteilen hat? Ich bin nach reiflicher Erwägung zu der Einsicht gelangt, dass es in jeder Beziehung besser ist, die Regelung der Organisationsfrage einem besonders, später zu erlassenden Bundesgesetz vorzubehalten, das selbstverständlich auch das Referendum zu passieren hätte. Deshalb erlaubte ich mir den Antrag einzureichen, der sich gedruckt in Ihren Händen befindet.

Ich möchte zunächst konstatieren, dass der Bundesrat in seiner Botschaft weiter gegangen ist, als eigentlich sein Auftrag lautet, «dem Volk rechtzeitig die Frage des Rückkaufs auf der gesetzlichen, konzessionsgemässen Basis zu unterbreiten». Er hat neben der vorzüglichen Behandlung dieser Frage auch eine detaillierte Organisation der Bundesbahnen aufgestellt, um nach allen Richtungen über seine Ziele Klarheit zu geben. Auf Seite 153 ff. der Botschaft sind die Grundsätze klargelegt, welche nach Ansicht des Bundesrates bei der Organisation zur Anwendung gelangen müssen, wenn der Staatsbahnbetrieb der auf ihn gesetzten Erwartung entsprechen soll. Es heisst da:

«Wenn auf der einen Seite der Eisenbahnbetrieb die thunlichste Konzentration aller Kräfte erfordert, um eisenbahntechnisch die besten Resultate zu erreichen, ist andererseits dessen Organisierung unserer

politischen Entwicklung gemäss zu gestalten, welche jeder Bureaukratie widerstrebt und gebührende Berücksichtigung der kantonalen und lokalen Interessen fordert.»

Diesen Grundsätzen pflichtet der Sprechende im vollem Umfange bei und wir dürfen dem Bundesrat für seine Studien in dieser Hinsicht nur dankbar sein. Allein eine Begründung dafür findet sich nirgends, dass diese Organisationsfrage auch jetzt schon einer gesetzlichen Regelung bedürfe, und nach meinem Dafürhalten wäre es entschieden klüger gewesen, wenn der Bundesrat lediglich in Vollzug des ihm erteilten Auftrages die Frage der Verstaatlichung allein den Räten vorgelegt hätte.

Eine Begründung dafür, dass die Organisationsfrage notwendigerweise mit der grossen Frage des Rückkaufs verbunden werden müsse, findet sich in der ganzen Botschaft nirgends. Ebensowenig ist eine Begründung im Rate gegeben worden. Einzig ein von Herrn Zemp bei der Eintretensdebatte ausgesprochener kurzer Satz lässt darauf schliessen, weshalb in letzter Stunde die Organisationsfrage mit der grossen Frage der Verstaatlichung zusammengeschweisst wurde. Herr Zemp hat erklärt, es sei dies aus politischen Gründen geschehen. Ich sage also wiederholt, es wäre besser gewesen, diese Frage der Organisation für sich allein zu behandeln, die nun zum Zankapfel zu werden droht und die geeignet ist, das helle Bild, das Ideal der Verstaatlichung zu verdunkeln! Mit Herrn Landammann Keel sage ich: Solche Details gehören nicht in ein derartiges Gesetz, und schon aus diesem Grunde allein hätte der zweite Teil des Entwurfes nicht als ein Gesetz, sondern als eine erste Studie den Räten vorgelegt werden sollen. Kurz nach Erlass der bundesrätlichen Botschaft machte sich in einem grossen Teile der schweizerischen Presse eine intensive Opposition gegen die vorgeschlagene Organisation der Bundesbahnen geltend. Es wurde behauptet und nicht ganz mit Unrecht, dass da ein sorgfältig kombiniertes bureaukratisches Räderwerk geschaffen sei, dass das Schweizervolk selbst keinen Anteil an der Verwaltung der Staatsbahnen habe, dass eine Machtfülle in die Hand des Bundesrates gelegt werde, die schwere Bedenken wachrufe. Es sei unbedingt notwendig, die zukünftigen Bundesbahnen etwas mehr von der Allgewalt des Bundesrates abzutrennen — mit einem Worte, mehr zu decentralisieren. Es gebe eben im Eisenbahnwesen viele Fragen regionaler Natur. Diese sollen durch regionale Behörden gelöst werden. Auf der andern Seite wurde in richtiger Würdigung der Verhältnisse fort und fort darauf verwiesen, dass der Bund, der mit dem Erwerb der Bahnen die volle materielle Verantwortlichkeit übernimmt, auch ein gewichtiges Wort bei der Verwaltung der Bahnen mitsprechen müsse.

So gelangte diese Frage vor den Ständerat. Dort hat Herr Ständerat Blumer (Glarus) die vom Bundesrat vorgeschlagene Organisation kritisiert: es sei durch allerlei Rücksichten ein System geschaffen, das nicht zu einer guten Lösung führen könne. Der Verwaltungsrat werde in grosser Mehrheit aus Politikern zusammengesetzt sein. Die Ausscheidung der Kompetenzen sei ein Durcheinander und man habe Mühe, sich herauszufinden. Er brachte sodann einen Antrag ein auf Decentralisation, Fernhaltung der Politik und Einbringung eines möglichst grossen

Einflusses für Handel, Industrie und Gewerbe, der von der ständerätlichen Kommission beraten wurde und zu einem neuen Antrage führte, der im grossen und ganzen vom Ständerat angenommen wurde. Ich betone dabei, und es ist interessant, dies eine hervorzuheben, dass der h. Bundesrat in Bezug auf seine Vorlage keinen heftigen Widerstand entgegengesetzt hat. Der Bundesrat hat sich also da, das möchte ich hier hervorheben, mit seiner Vorlage nicht auf einem sehr festen Boden befunden, sonst würde er sie nicht so verhältnismässig rasch verlassen haben. Die neue Vorlage, die vom Ständerat uns eingebracht worden ist, bedeutet nach den Ausführungen des Berichterstatters der ständerätlichen Kommission, dass das Gleichgewicht zwischen Bund und Kantonen zu gunsten der letztern verschoben wird. Er bezeichnete dies auch als äusserstes Entgegenkommen, und aus verschiedenen Voten des Ständerates liess man das Gefühl verraten, man sei zu weit gegangen. Das ist für viele der Fall. Viele sagen, nach dem Beschlusse des Ständerates wäre der Einfluss der Bundesgewalt aufgehoben, die Vertreter der Kantone hätten sowohl im Kreiseisenbahnrat als im Verwaltungsrat die Mehrheit, die Kantone könnten machen, was ihnen beliebt und der Bund, der die volle materielle Verantwortung übernimmt, habe nichts zu sagen. Diese Kaltstellung des Bundes sei für manchen aufrichtigen Freund und Förderer der Verstaatlichung eine Einrichtung, die man kaum acceptieren könne.

Wer gehofft hatte, dass unsere Kommission den Beschlüssen des Ständerates nicht zustimmen und den einheitlichen Gedanken wieder herstellen werde, sah sich sehr getäuscht. Die Mehrheit der Kommission stimmt im grossen und ganzen dem Ständerat bei, und die Minderheit bringt einen Vorschlag auf Beseitigung der Kreiseisenbahnrate, der eine Verbesserung bedeutet, allein nach meinem Dafürhalten nicht wohl praktisch durchführbar ist, indem noch viele Vereine (Verkehrsvereine, Konsumvereine etc.) mit gleichem Rechte wie die hier genannten auf eine Vertretung im Verwaltungsrat Anspruch erheben werden und billigerweise erheben dürfen. Und wenn die Minderheit sich darauf berufen wollte, dass in Oesterreich eine ähnliche Einrichtung besteht, so ist dem entgegenzuhalten, dass sie erst seit 1. März 1892 besteht, sich also noch nicht bewährt hat und dass es sich dort um staatlich organisierte Handels- und Gewerkekammern und andere Korporationen handelt.

Was ist bisher über die Organisationsfrage hier im Rate gesagt worden? Unser Herr Kommissionspräsident sagte, die Organisationsfrage habe viele Opposition hervorgerufen und er könne nicht behaupten, dass die Frage der Trennung der Bahnverwaltung von der Bundesverwaltung durch die Mehrheit der Kommission glücklich gelöst sei. Auch ist er nicht begeistert über die Ersetzung des Eisenbahnrates durch die Kreiseisenbahnrate. Aber er glaubt, dass die praktischen Erfahrungen in kurzer Zeit den Fingerzeig für spätere Aenderungen geben würden. Herr Landammann Keel fand, es wäre besser gewesen, nicht so sehr ins Detail zu gehen und dieses der künftigen Gesetzgebung vorzubehalten, allein wir können kaum anders, nachdem Bundesrat und Ständerat bereits vorgegangen. Auch bestehe nicht das richtige gegenseitige Zutrauen, indem verschiedene vorher wissen wollen, wie die Organisation sei, bevor sie zum Gesetze stimmen.

Herr Cérésolle erwähnte, eine Decentralisation der Verwaltung sei Bedingung für die Annahme der Vorlage. Herr Köchlin hat sich gefragt, ob nicht die ganze Sache überstürzt sei. Viele Fragen seien heute noch unklar, besonders die Organisationsfrage, immerhin sei man verpflichtet, dem Volke zu sagen, wie diese Organisation sein soll, dies sei eine *conditio sine qua non*! Und Herr Bundesrat Zemp erklärte ausdrücklich, die Organisationsfrage sei sekundärer Natur und sehr diskutabel; er habe die Absicht gehabt, zur Vermeidung von Rivalitäten die Organisationsfrage nicht jetzt zu lösen, immerhin habe er eine Studie ausgearbeitet und sie erst im letzten Moment nur aus politischen Rücksichten mit dem übrigen zusammengefasst. Der Ständerat habe ungefähr das Richtige gefunden, obschon Herr Zemp vom Standpunkte des Betriebs aus den bundesrätlichen Vorschlag als den besten betrachtet. Die Oberleitung müsse unbedingt in der Hand des Bundes sein, denn diesem sei auch die Verantwortung übertragen. Alle diese Erklärungen, zusammengehalten mit den Voten im Ständerat, ergeben unumstösslich die Gewissheit, dass mit der Lösung der Organisationsfrage niemand befriedigt ist.

Aber noch mehr als das: die vorgeschlagene Organisation zeigt eine Menge von Unsicherheiten, Mängeln und Unabgeklärtheiten. Die Kompetenzen der einzelnen Verwaltungsorgane sind nicht überall genügend umschrieben und abgegrenzt, über die Wahlart der Generaldirektion und der Kreisdirektionen bestehen grosse Meinungsdivergenzen, noch grössere über den Geschäftsbereich derselben; über die Einteilung der Kreise ist niemand im Klaren, man hat keine Idee, wie diese erfolgen soll; niemand kann Rechenschaft darüber geben, nach welchen Grundsätzen in den Kantonen die Wahl der Kreiseisenbahnrate erfolgen soll; über die Tragweite der Decentralisation und der Centralisation ist man im Ungewissen, der eine will mehr, der andere wenig. Eine Reihe von Anträgen sind erst in letzter Zeit gestellt worden und eine gehörige Prüfung derselben konnte nicht mehr stattfinden.

So präsentiert sich uns die Organisation der Staatsbahnen! Unklar und verworren, niemand befriedigend, und man darf füglich sagen: die Verantwortung für eine derartige Machenschaft dürfen die eidgenössischen Räte vor dem Volk nicht übernehmen. Wenn die zukünftigen Staatsbahnen eine richtig funktionierende, zweckentsprechende, politischen Einflüssen nicht zugängliche Organisation erhalten sollen, so müssten die vielen, erst in letzter Zeit aufgetauchten Abänderungsvorschläge, sei es in dieser oder jener Richtung, genau geprüft werden, und dass hiebei eine angemessene Berücksichtigung der Kantone, eine gewisse Decentralisation stattzufinden haben wird, liegt im Zuge der Zeit. Die kantonalen Interessen sollen ihren Platz auf geeignete Weise bei der Organisation finden.

In welcher Weise dies am zweckmässigsten geschieht, nach welchen Gesichtspunkten die beste Regelung dieser Materie erfolgt, das kann heute noch niemand sagen, denn das Labyrinth der Anträge und Meinungsverschiedenheiten ist — das wird mir jedermann zugeben müssen — viel zu wenig erforscht. Wenn wir in voraussichtlich langen Debatten diese unabgeklärte Organisationsfrage behandeln, so thun wir einen Sprung ins Dunkle, bei dem schwerlich etwas Gutes herauskommen wird. Es ist von einzel-

nen Rednern gesagt worden, diese ganze Rückkaufsfrage sei in zu raschem Tempo behandelt worden, die Sache sei eine überstürzte. Jawohl ist das richtig, sie ist eine überstürzte, aber nur in der Organisationsfrage — über alles andere ist vollständige Klarheit.

Wenn wir zur Erkenntnis gelangen, dass die Organisationsfrage niemand befriedigt, dass sie als eine überstürzte bezeichnet werden darf, so drängt sich uns die Frage auf: Fände sich zu einer gründlicheren, ruhigeren Behandlung dieser Angelegenheit nicht die nötige Zeit? Und darauf ist zu antworten: Gewiss, hiezu findet sich reichlich Zeit und Gelegenheit.

Wenn der Verstaatlichungsgedanke im Schweizervolke den Sieg erreicht, und ich hoffe dies zuversichtlich, so beginnt der Betrieb der Bundesbahnen erst im Jahre 1903. Es bleiben dem Bundesrat und den eidgenössischen Räten somit noch fünf volle Jahre, um alle einschlägigen Fragen zu prüfen, sich umzusehen nach den Erfahrungen, die man im Ausland gemacht hat, die verschiedenartigen Ideen zu erwägen und auf Grund aller dieser Verhältnisse eine für unser Land passende, klare Vorlage auszuarbeiten. Nur auf diese Weise gekommen wir eine richtige, verständliche Organisation der Verwaltung, die wir mit gutem Gewissen das Referendum passieren lassen dürfen.

Nur auf diese Weise können wir uns davor schützen, in jene bekannte komische Situation hineinzukommen, die ein Sprichwort mit den Worten ausdrückt: Meister, die Stiefel sind fertig, soll ich sie gleich flicken? eine Situation, die höchst wahrscheinlich eintreten wird, wenn wir die Vorlage jetzt durchberaten, die Situation nämlich, dass wir ein Gesetz zu verändern gezwungen sein würden, bevor dasselbe überhaupt in Kraft getreten ist. Auch von einem andern Standpunkt aus ist der Erlass eines besondern Gesetzes über die Organisation zweckmässig. Ich behaupte, und das wird nicht bestritten werden können, dass der Betrieb der Bundesbahnen allein zeigen wird, welche Mängel der Organisation anhaften und nach welchen Richtungen Verbesserungen notwendig sind. Es unterliegt keinem Zweifel, dass nach wenigen Betriebsjahren das Bedürfnis nach einer Revision des bezüglichen Organisationsgesetzes, sei es nun, wie es wolle, eintreten wird und darum ist es besser, wenn dieses Gesetz für sich allein beschlossen wird und nicht mit der Hauptfrage in einem Beschlusse steht.

Wenn man mir entgegenhalten will, mein Antrag sei, wenn auch richtig, zu spät, weil der Bundesrat und der Ständerat und unsere Kommission die Gelegenheit schon durchberaten haben, so antworte ich hierauf, dass es niemals zu spät ist, von einem Wege zurückzukehren, der nicht offen vor uns liegt und den wir nicht deutlich überblicken können. Wir alle haben die Pflicht, dem Volke klare, verständliche, leicht fassliche Vorlagen zu unterbreiten, über deren Umfang und Tragweite genau Bescheid gegeben werden kann. Dies ist hier nicht der Fall, und da es nicht zu spät ist, da uns noch volle fünf Jahre zur Verfügung stehen, so sage ich: Kehren wir um von dem betretenen Wege, auch die Organisationsfrage zur Abstimmung zu bringen. Prüfen wir sorgfältig die verschiedenen Anträge, lassen wir uns Zeit zur reiflichen Beratung derselben und schaffen wir eine abgeklärte Situation.

Und wenn gesagt wird, das Volk wolle wissen, wie die Bundesbahnen organisiert werden, es wolle nicht die Katze im Sack kaufen, so bestreite ich dies des entschiedensten. Wenn der Rückkauf allein, ohne die Organisation, dem Volke vorgelegt wird, so kauft es keine Katze im Sack. Man weiss genau, dass ein einheitlicher Betrieb kommt, dass die so wichtige Tarifpolitik eine einheitliche wird, man kennt annähernd den Preis, der auf Grund der konzessionsgemässen Bestimmungen zu bezahlen ist, man weiss, in welcher Weise der Abzahlungsmodus und die Amortisation des Anlagekapitals stattfinden wird, u. s. w. u. s. w. Kurz und gut: über die fundamentalen Fragen ist man genügend orientiert. Ueber die Frage aber: Wie werden die Bundesbahnen nach fünf Jahren verwaltet, verlangt das Volk heute gewiss nicht schon eine so detaillierte Vorlage; soviel Vertrauen wird es noch in seine gesetzgebende Behörde haben, dass diese zur rechten Zeit ein wohl-durchdachtes Organisationsgesetz ausarbeiten werde, zu dem es dann immer noch das letzte Wort zu sagen hat. Das Volk will, dessen dürfen Sie sicher sein, lieber über eine Prinzipienfrage allein abstimmen und nicht die untergeordnete Frage der Organisation damit verquickt wissen — diese Frage, von der jeder anerkennt, dass sie nicht gut gelöst sei. Klaren und saubern Tisch will unser Volk vor sich haben und es ist fürwahr nicht nötig, in demselben Misstrauen zu säen durch eine verfehlte Vorlage.

Wer da sagt, es sei unbedingt notwendig, dass die Organisation schon jetzt in allen Einzelheiten dem Volke vorgelegt werde und wer hieran à tout prix festhält, dem muss ich offen gestehen, dass dies Versteckenspielen hinter einem derartigen Bedenken den Schein erweckt, als ob der Betreffende es mit der grossen Idee der Verstaatlichung nicht sehr ernst nehme und hier den ersehnten Anlass findet, um im geeigneten Momente gegen den Rückkauf aufzutreten.

Ich bitte Sie dringend, meinen Antrag wohl in Erwägung zu ziehen. Ersparen Sie durch Zustimmung zu demselben sowohl dem Rate, als nachher dem Lande den leidigen Interessenkampf um das eidgenössische und föderalistische Prinzip und überlassen Sie den grossen wirtschaftlichen Gedanken der Verstaatlichung allein dem Volke zum Entscheide! Jeder aufrichtige Freund der Verstaatlichung wird Ihnen hiefür dankbar sein. Dann ist die Situation eine abgeklärte, die Stimmabgabe für jeden Bürger eine leichte; er wird nicht durch berechnete oder unberechtigte Einwände mit Bezug auf die Organisation verwirrt. Unbeeinflusst von solchen Schachzügen soll das Schweizervolk sich über diese nationale Frage des Rückkaufes aussprechen. Den richtigen Weg wird es dann wohl zu finden wissen.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Sie bitten, den Ordnungsantrag des Herrn Direktor Dinkelman abzulehnen. Soweit der Sprechende die Stimmung in der Kommission kennt, glaubt er, dass sich dieselbe in ihrer grossen Mehrheit gegen diesen Antrag aussprechen würde. Ganz abgesehen davon, dass der Antrag doch nicht mehr zeitgemäss ist, nachdem der Bundesrat, der Ständerat und Ihre Kommission zur Frage der Organisation Stellung genommen haben,

muss ich doch auch materiell auf einige Gründe eintreten, welche Herr Dinkelmann vorgebracht hat. Gewiss ist es richtig, dass vielleicht da und dort noch nicht volle Aufklärung herrscht. Allein die Organisationsfrage ist nun doch in der Presse, in Vereinen und Versammlungen u. s. w. so einlässlich besprochen und es ist so viel darüber geschrieben worden, dass die Meinungen wohl so ziemlich gemacht sind.

Herr Dinkelmann hat, wie mir scheint, die Schattenseiten der Vorlage etwas hyperbolisch gezeichnet. Gewiss könnte manches im Detail, ich möchte sagen in Bezug auf die einzelnen Rädchen, noch besser geordnet sein, als die Kommission es beantragt; ich nehme aber an, es werde die Beratung unseres Rates noch zur Abklärung führen. Wenn gesagt wird, wir machen einen Sprung ins Dunkle, so muss ich Herrn Dinkelmann entgegenhalten, dass gerade wenn man die Rückkaufsfrage dem Schweizervolke ohne die Lösung der Verwaltungsorganisationsfrage bieten wollte, man uns sagen würde: wir nehmen dieses Geschenk nicht an, wenn wir nicht wissen, wohin wir geführt und wie die Bahnen einmal verwaltet werden. Diejenigen, welche sich an die frühern Diskussionen über Verstaatlichungsprojekte zurückzuerinnern vermögen, werden sich sofort sagen müssen: gerade der Umstand, dass man dazumal nicht im klaren darüber war, wie eigentlich die Organisation der Verwaltung aussehen würde, hat viele davon abgehalten, den Projekten zuzustimmen. In den stark beteiligten Kreisen des Handels und der Industrie ist es gerade diese Verwaltungsorganisationsfrage gewesen, welche am meisten zu reden gab und von deren Lösung man am meisten den endlichen Entscheid über die ganze Rückkaufsfrage abhängig gemacht hat. Ich erinnere nur an die fundamentale Frage der Einteilung des Netzes in Kreise. Sie wissen, welche Aufregung dadurch verursacht worden ist, dass der Bundesrat die Einteilung in bloss drei Kreise vorschlug, wodurch zwei bisherige Sitze von Hauptbahndirektionen verloren gegangen wären. Ich glaube nicht, dass man da die Vertröstung auf die Zukunft so leicht nehmen würde und dass man, wie Herr Dinkelmann gesagt hat, wirklich geneigt wäre, in dieser Beziehung die Katze im Sack zu kaufen. Auch über die Kompetenzen, die man den Kreisdirektionen geben will, über die Frage der Kreiseisenbahnrate u. s. w. wird man einigermaßen im Klaren sein wollen. Ich glaube, diese Fragen müssen jetzt abgeklärt werden.—Ich will mich nicht weiter auf die Sache einlassen, sondern wiederhole meinen Antrag, Sie möchten den Ordnungsantrag des Herrn Dinkelmann ablehnen.

**M. Théraulaz:** Vous aurez remarqué que les noms de votre serviteur et de M. Kuntschen, membres de la minorité de la commission, figurent au bas des propositions de la majorité de la commission en ce qui concerne l'organisation de l'administration. Cette situation ne répond pas tout-à-fait ni aux faits eux-mêmes, ni à nos intentions.

En ce qui concerne l'administration, nous demeurons, M. Kuntschen et moi, sur le terrain des propositions de MM. Schobinger et Curti qui ne figurent pas ici dans les propositions de la minorité, avec cette réserve que nous nous proposons

au cours de la discussion de présenter des amendements à ces propositions dans le sens d'une décentralisation plus forte. Voilà ce que j'avais à dire pour bien fixer la position des deux membres de la minorité.

**Wild:** Ich muss gegenüber dem Ordnungsantrag auf einen Umstand aufmerksam machen, den der Herr Kommissionspräsident nicht berührt hat. Durch das Gesetz werden die Konzessionen gekündigt, der Rückkauf wird angekündigt und kann nicht mehr rückgängig gemacht werden. Man ist engagiert. Nachher hat man dann allerdings fünf Jahre Zeit bis zur Uebernahme. Das ist eine hübsche Zeit, um ein Organisationsgesetz zu machen, aber auch Herr Dinkelmann hat erwähnt, dass es in diesen fünf Jahren Wünsche und Anregungen nur so regnen wird. Aus diesem Regen dann aber einen ordentlich geleiteten Bach zu bilden, das dürfte schwer sein. Wenn wir aber auch ein solches Organisationsgesetz zu stande bringen, so kann es immerhin vom Volke verworfen werden. Dann haben wir nach fünf Jahren die Bahnen, aber kein Organisationsgesetz! Das ist durchaus nicht undenkbar, man hat Beispiele. Fassen wir das Banknotenmonopol ins Auge oder den Art. 27 der Verfassung, wo ist die Ausführung? Oder das Gesetz über die Aufenthaltler, das Gesetz über die Militärpflichtersatzsteuer. Auch das Konkursgesetz, da sind die kantonalen Ausführungsgesetze eins nach dem andern verworfen worden, sodass schliesslich eine eigentliche Zwangslage eintrat. Hatte das auch da und dort nicht soviel auf sich, so wäre es aber eine höchst missliche Sache, bei dieser so wichtigen Rückkaufsfrage eine derartige Situation zu riskieren, und darum empfehle ich Ihnen die Ablehnung des Antrages des Herrn Dinkelmann.

**M. Gobat:** Permettez-moi d'appuyer en quelques mots la proposition de renvoi que vient de formuler M. Dinkelmann. Elle n'est pas tardive, quoi qu'on en dise; car, sauf les membres de la commission, aucun député au conseil national n'a encore eu l'occasion de présenter un amendement quelconque.

Du reste, l'opinion que l'on aurait beaucoup mieux fait de ne pas s'occuper, dans le projet actuel, de l'organisation et de l'administration des chemins de fer fédéraux a été émise par moi au sein de la commission, à Interlaken. Si je n'ai pas fait de proposition, c'est que le mot d'ordre était donné. L'on disait: Ne créez pas de divergences, laissez de côté tout ce qui pourrait avoir pour conséquence d'établir un antagonisme entre les deux chambres. Et la majorité était acquise à cette formule. Il est évident que M. Dinkelmann a parfaitement raison. C'est une chose qu'on n'aura jamais vue encore, des dispositions de loi entrant en vigueur dans 5 ans et qui pourront être révisées, maniées, abrogées même avant d'être entrées en vigueur. En effet, les dispositions, du chapitre II ne sont pas destinées à entrer en vigueur actuellement. Pour le moment, il s'agit purement et simplement de savoir si l'assemblée fédérale et le peuple, éventuellement, sont d'accord qu'on rachète un certain nombre des

chemins de fer suisses. Le prix n'entre pas encore en ligne de compte, puisque le rachat ne se fait pas aujourd'hui. Quant à la question de savoir de quelle manière les chemins de fer seront organisés, une fois rachetés en 1903 et après 1903 par la Confédération, elle n'a encore rien d'actuel, le rachat ne pouvant entrer dans la période d'exécution que dans plusieurs années.

Les motifs pour lesquels on a déjà actuellement voulu préciser et non pas seulement indiquer les détails de l'organisation future des chemins de fer fédéraux dont on a parlé non pas dans le message, mais dans un certain nombre de discours, soit au conseil des états, soit aujourd'hui au conseil national, sont que chacun veut savoir dès maintenant de quelle manière les lignes fédérales seront administrées. Quelle sera la part de la Confédération, quelle la part des cantons. On va jusqu'à prétendre que les députés font dépendre leur vote sur le rachat de cette question d'organisation en premier lieu, et que le peuple lui-même ne se prononcera pour le rachat que s'il connaît dès maintenant, dans tous ses détails, l'administration future des chemins de fer fédéraux. Je ne sache pas que le peuple ait jusqu'ici demandé cela. Seulement il arrive bien des fois que chaque député croit avoir l'opinion publique dans son gousset; c'est naturellement la sienne propre seulement; mais quant il la tâte, c'est, selon lui, le peuple qui répond.

Sans doute les dispositions relatives à l'organisation, parce qu'on les a fait entrer dans le projet, ont passionné l'opinion publique; comme l'a dit M. Cramer-Frey, ce sont elles qui ont fait les frais de la plupart des polémiques de l'heure présente au sujet du rachat. Mais il est très probable que si l'on avait laissé de côté le chapitre dont M. Dinkelmann demande la suppression, le peuple ne s'en serait montré ni mieux, ni moins disposé à accepter la loi.

Je crois que M. Cramer-Frey est allé trop loin en disant que le motif principal, pour lequel on a refusé le rachat des chemins de fer en 1885, était que l'on ne savait pas de quelle manière les chemins de fer fédéraux seraient organisés en cas de rachat. Le motif essentiel au rejet du rachat est que chaque fois la question s'est posée devant les chambres fédérales d'une manière trop hâtive pour pouvoir être discutée sérieusement. On attendait jusqu'à la dernière heure.

A-t-on agi dans d'autres matières comme on le fait aujourd'hui? L'assemblée fédérale a-t-elle par exemple indiqué d'avance l'organisation militaire en inscrivant le principe de la centralisation dans la constitution fédérale? De même, en ce qui concerne l'organisation du tribunal fédéral, s'en est-on occupé avant de savoir s'il y en aurait un? Non, jamais on n'a procédé, comme on prétend le faire aujourd'hui, en matière de rachat, régler actuellement des questions qui n'intéresseront la législation fédérale que dans quelques années. Je dirai même à ceux qui croient trouver des garanties dans le chapitre de l'organisation, que ces garanties sont purement et simplement illusoires, car personne ne pourra contester que tout le chapitre concernant l'organisation des chemins de fer fédéraux ne puisse être avant peu d'années non seulement profondément modifié, mais même abrogé complètement. Jusqu'en 1903, il y a aura deux fois des élections générales, en 1899 et 1902; les chambres se seront

renouvelées avant que le chapitre de l'organisation soit entré en vigueur; l'on peut dire qu'il y a beaucoup de probabilités pour que ce chapitre soit modifié.

Le chapitre dont on demande la suppression a encore le défaut d'être incomplet sur deux points essentiels. Nous ne savons absolument rien ni de la composition des arrondissements de chemins de fer, ni de la manière dont les cantons seront représentés dans les conseils d'arrondissement et seront appelés à nommer ces conseils d'arrondissement. Ces matières sont renvoyées au conseil fédéral qui édictera des règlements d'exécution. A mon avis, ce sont là des choses très importantes, qu'on aurait dû fixer dans le projet actuel, du moment que l'on veut régler l'organisation. On pouvait certainement le faire, on ne l'a pas fait. Pourquoi? On a voulu laisser en suspens des questions qui pouvaient augmenter les divergences d'opinion sur le chapitre de l'organisation. Mais il m'importe énormément de savoir, si mon canton sera représenté dans les conseils d'arrondissement proportionnellement à sa population et à la grandeur kilométrique de ses lignes rachetées. Et puisqu'il y aura un nouveau partage de la Pologne, il m'importe de connaître les copartageants ainsi que la taille du morceau qui adviendra à chacun. Je puis en faire dépendre mon vote final, je ne le cache pas. Or, le conseil fédéral nous demande de voter dès à présent des dispositions législatives prématurées, j'ai le droit de lui demander à mon tour qu'elles soient complètes. Le chapitre II dont M. Dinkelmann demande la suppression est une véritable pomme de discorde. J'ai pour moi l'intime conviction que si le rachat échoue soit devant les chambres fédérales, ce qui n'est pas probable, soit devant le peuple, ce qui n'est pas impossible, la faute en sera non pas au principe même du rachat, mais au chapitre sur l'organisation. C'est déjà de ce chapitre qu'on tire de part et d'autre tous les arguments, contre le rachat; c'est sur ces mêmes dispositions que l'on s'est appuyé, ici même, les uns pour déclarer plus ou moins solennellement que leurs cantons seraient pour le rachat, suivant que toutes ces petites questions d'organisation seraient réglées, les autres que leurs cantons ne le voteraient qu'à condition de voir les mêmes dispositions profondément modifiées. Bref, tout ce chapitre donne lieu à ces marchandages écoeurants, qui trop souvent déjà ont entravé chez nous les progrès économiques et politiques et qui sont malheureusement traditionnels dans notre pays. Dans l'intime conviction que par la suppression du chapitre II, le projet de rachat gagnera des partisans, je voterai la proposition de M. Dinkelmann.

**Köchlin:** Herr Dinkelmann hat zur Begründung seines Antrages meines Votums zur Eintretensfrage Erwähnung gethan. Das veranlasst mich zu einer kurzen Gegenbemerkung. Ich bemerke ausdrücklich, dass, wenn ich von zu raschem Vorgehen und von Unklarheit gesprochen habe, sich das hauptsächlich auf das rechnerische Verhältnis bezogen hat, und dass ich bezüglich der Organisationsfrage deutlich gesagt habe, ich halte es für absolut notwendig, dass dieselbe hier zur Entscheidung komme.

Ich fügte bei, ich halte es für möglich, dass eine Verständigung erzielt werde. Zwischen meinem Votum und demjenigen des Herrn Bundesrat Zemp, das Herr Dinkelmann ebenfalls erwähnte, besteht kein Widerspruch. Wenn Herr Bundesrat Zemp gesagt hat, für den Bundesrat sei die Organisationsfrage sekundärer Art, so stimmt das auch mit meiner Auffassung. Allein man muss doch wissen, wie die Organisation ist, wie man marschieren will. Einfach zu sagen, man wolle das später machen, ist unnatürlich und unrichtig. Das wäre, wie wenn man einen Feldzug beginnen und dabei sagen würde: Wir wollen einmal zusammenlaufen und dann nachher sehen, wie wir marschieren und fertig werden. Die Frage ist sehr einfach: Wird bei der Organisation der Bundesrat dominieren oder eine in passender Weise aus dem ganzen Schweizer Volk zusammengesetzte Behörde? Das ist die Frage und die wird sich in den nächsten Tagen entscheiden. Mit Vergnügen habe ich aus dem Votum des Herrn Bundesrat Zemp vernommen, dass für ihn die Organisation der Verwaltung eine Frage von sekundärer Bedeutung sei. Das eröffnet uns umso mehr die Aussicht, dass wir ein Entgegenkommen finden werden.

Die Argumentation des Herrn Dinkelmann ist unstichhaltig. Wie Herr Wild sehr zutreffend bemerkt hat, können wir uns nicht auf die fünfjährige Frist verträsten. Am 1. Mai wird gekündigt und 1903 müssen wir marschieren. Da kämen wir in die grösste Verlegenheit, wenn wir uns dann erst noch über die Organisation entscheiden müssten. Herr Dinkelmann hat gesagt, für viele sei die Organisationsfrage lediglich ein Mäntelchen, um sich nachher zu drücken. Was mich betrifft, so erkläre ich ausdrücklich, dass das Gegenteil wahr ist. Wir wollen die Organisationsfrage gelöst haben, nicht um uns zu drücken, sondern um mitmachen zu können.

**Häberlin:** Wenige Worte zur Unterstützung der Haltung des Herrn Präsidenten unserer Kommission! Ich will nicht davon sprechen, ob vielleicht die jetzige Organisation von vielen nur als Mäntelchen benutzt werden wolle; es mag sein, aber vorderhand glaube ich nicht daran. Eines aber ist für mich sicher: dass die Annahme des Antrages Dinkelmann nicht bloss ein Mäntelchen, sondern der sichere Tod der ganzen Vorlage sein würde. Glauben Sie, unser Volk werde die Bahnen zurrückkaufen, ohne wissen zu wollen, wie man mit seinem Gut schaltet und waltet? Das wird niemand glauben. Wir riskieren also die vollständige Niederlage der hohen Bestrebungen, die in dem Rückkaufsprojekt liegen. Warum diese Angst, an die Organisation heranzutreten? Ich glaube auch nicht, dass wir heute eine vollendete Organisation, das Muster einer Eisenbahnorganisation schaffen werden. Das ist aber auch nicht notwendig. Wie viele Gesetze haben wir schon geschaffen, die nach wenigen Jahren schon revidiert werden mussten, und warum sollten wir, wenn der erste Anlauf der Organisation der Bundesbahnen nicht gelingt, die Erfahrungen der ersten Jahre nicht benutzen können, um, was fehlerhaft ist, zu beseitigen? Die Organisation hilft uns im Moment die Sache retten, der Antrag Dinkelmann ruiniert sie von Stunde an.

**Curti:** Ich will Gesagtes nicht wiederholen. Ich bin einverstanden mit dem, was von Herrn Cramer-Frey und andern Rednern gegen den Ordnungsantrag gesagt worden ist. Aber ich möchte noch auf einen andern Umstand aufmerksam machen, der uns nötigt, den Antrag des Herrn Dinkelmann abzulehnen. Nicht nur ist es für uns schwierig, innerhalb der nächsten fünf Jahre ein Organisationsgesetz zu machen, wenn wir es nicht heute in dieser Vorlage thun, und nicht nur kommen wir in Verlegenheit, wenn wir die Organisationsfrage überhaupt vertagen, es sagt auch noch der Art. 2 der Vorlage, dass innerhalb der Frist von fünf Jahren der Bund einzelne Bahnnetze freihändig erwerben kann, und es ist ja denkbar, dass schon bald nach der Annahme der Gesetzesvorlage der Bund ein solches Bahnnetz oder auch vielleicht zwei Bahnnetze erwirbt, bevor der Termin des 1. Mai 1903 eintritt. Wie würden wir nun dastehen, wenn wir meinetwegen die J.-S. und die S. C. B. auf dem Wege der Verständigung, des Vertrages, kaufen könnten, und wir hätten keine Organisation? Das wäre doch ohne Zweifel eine ganz merkwürdige Verlegenheit und ein sonderbarer staatsrechtlicher Zustand! In den Uebergangsbestimmungen finden Sie den Art. 47, welcher erklärt, dass die Bildung der Eisenbahnkreise nach Massgabe der successiven Gestaltung des Bahnnetzes erfolgt, dass also, wenn der Bund zuerst eine Bahn von weniger grossem Umfang kauft, es nicht nötig sei, eine Kreisdirektion speciell für dieses Bahnnetz zu schaffen, dass aber die Generaldirektion vorhanden sein müsse. Nun würde der Antrag des Herrn Dinkelmann es nicht einmal ermöglichen, dass wir eine Generaldirektion hätten, welche die vorbereitenden Schritte für die Erwerbung der Bahnen und für die Leitung eines solchen Eisenbahnnetzes thun könnte. Und wenn wir zwei Netze erwerben würden und Kreisdirektionen oder doch wenigstens irgend welche Organe für die Verwaltung der beiden Netze einsetzen sollten, so wüssten wir ja gar nicht, was wir zu thun hätten, und es wäre lediglich in das diskretionäre Ermessen des Bundesrates gestellt, solche Verwaltungsorgane einzusetzen. Sie geben mir zu, meine Herren, dass angesichts der erwähnten Artikel des Gesetzes — den Art. 2 haben wir schon angenommen und in die Uebergangsbestimmungen werden wir auf alle Fälle einen Artikel wie den erwähnten Art. 47 aufnehmen müssen — es unmöglich ist, auf die Organisation zu verzichten.

Das ist's, was ich den Argumenten anderer Redner noch habe beifügen wollen.

**Sourbeck:** Ich habe schon bei der Eintretensfrage mich auf den gleichen Standpunkt gestellt, wie Herr Dinkelmann. Ich habe schon damals betont, es habe keinen Zweck, sich über den Weg zu streiten, bevor man das Ziel kenne. Wir streiten uns um die Organisation herum und gleichen damit ganz genau dem Ehepärchen, das sich über den künftigen Beruf seiner Kinder streitet, bevor es überhaupt weiss, ob es ein Kind haben wird. Herr Cramer hat gesagt, die Frage sei in der Presse, in Vereinen und überall besprochen worden. Sie haben so gut wie ich die Ueberzeugung, dass man gerade durch diese Besprechungen eigentlich gar nicht zur

Klarheit gekommen, sondern dass nur immer mehr Verwirrung entstanden ist. Wir stehen mitten drin im Markten, und wir werden aus diesem Markten nicht herauskommen, sondern es wird Tag für Tag lebhafter werden. Herr Köchlin meinte, man müsse die Organisation jetzt schon unbedingt feststellen, und er hat auf das Militär hingewiesen. Ich glaube, dieses Bild lässt sich doch nicht ohne weiteres auf die Eisenbahnen anwenden. Herr Wild sodann meinte, wir können nicht den Rückkauf beschliessen und die Organisation sozusagen in der Luft hängen lassen. Auch jetzt schon aber kann sich unter Umständen der Moment bieten, wo der Bund eingreifen muss, ohne dass er ein besonderes Organisationsgesetz hat. Ich weise nur auf die Bestimmung des Eisenbahngesetzes hin, welche dem Bund das Recht giebt, einzugreifen, wo renitente Bahngesellschaften sind, und ich verweise Sie auf das letzte Jahr, wo der Bund schon bestimmte Massnahmen getroffen hatte, als es sich darum handelte, eventuell den Betrieb der Nordostbahn zu übernehmen. Ich glaube das Volk auch zu kennen und komme viel mit ihm in Berührung; ich glaube deshalb sagen zu dürfen: Nicht die breiten Schichten der Volkes verlangen jetzt schon die Organisation zu kennen, sondern zum grossen Teil diejenigen, welche sich des Volkes zu bedienen pflegen, um ihre politischen oder privaten Ziele zu erreichen. (Widerspruch.) Ich möchte Sie also bitten, auf den Antrag des Herrn Dinkelmann sorgfältigste Aufmerksamkeit zu verwenden.

Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag des Herrn Dinkelmann wird mit 85 gegen 15 Stimmen verworfen.

(Par 85 voix contre 15 la proposition de M. Dinkelmann est rejetée.)

**Präsident:** Sie haben beschlossen, das Kapitel über die Organisation der Verwaltung im vorliegenden Gesetze zu behandeln und wir gehen zu dessen Beratung über.

II.

**Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen. — Organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.**

*Art. 11.*

**Cramer-Frey,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Durch das erste Lemma des Art. 11 wird ausgesprochen, dass die Verwaltung der Bundesbahnen von der übrigen Bundesverwaltung getrennt sein soll. Es ist dies ein wichtiger Grundsatz, über den wir indessen nicht viele Worte zu verlieren haben. Im zweiten Lemma, das vom Ständerat aufgestellt worden ist, wird ausgesprochen, dass die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Bundesbeamte seien und dass sie für die Bundesbeamten geltenden Gesetzgebung unterstellt seien. Ihre Kommission beantragt Ihnen eine kleine Kürzung der ständerätlichen Redaktion. Materiell will dieses Lemma sagen, dass die Angestellten der Bundesbahnen dem Verantwortlichkeitsgesetz der Beamten unterstellt seien und dass Pflichtverletzungen nach Massgabe des Bundesstrafrechtsgesetzes behandelt werden. Der Ständerat hat diese Bestimmung mit Rücksicht auf die sogenannte Streikge-

fahr aufgenommen. Das dritte Lemma enthält alle diejenigen Bestimmungen, welche der Ständerat unter Art. 11 neu aufgenommen hat. Es betrifft dies die Frage der Aufstellung eines rechtlichen Domizils der Bundesbahnen. So wie die Privatbahngesellschaften nach den Vorschriften der Konzessionen ihren Gerichtsstand fixieren müssen, so müssen es auch die Bundesbahnen thun. Der Ständerat hat diese Frage in folgender Weise geregelt. In erster Linie sagt er, dass die Bundesbahnen ihr rechtliches Domizil am Sitze der Generaldirektion haben; sodann haben sie ein Rechtsdomizil in den Kantonen zu verzeigen, bei dem sie von den betreffenden Kantonseingewohnern belangt werden können, und drittens sagt der Ständerat, dass für dringliche Klagen der Gerichtsstand der gelegenen Sache gelte. In einem vierten Alinea endlich sagt der Ständerat, dass für die Behandlung und Beurteilung der Civilrechtsstreitigkeiten gegen die Bundesbahnen die bestehenden kantonalen und eidgenössischen Gesetze Anwendung finden, jedoch mit der Beschränkung, dass das Bundesgericht als einzige Instanz urteile, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens Fr. 300,000 habe. Durch die letztere Vorschrift, durch die ein grosser Teil der Prozesse der kantonalen Gerichtsbarkeit verbleiben wird, wird namentlich bezweckt, das Bundesgericht nicht zu überbürden und die Erledigung von Streitfällen nicht zu verlangsamen. Es wäre dies der Fall, wenn dem Bundesgericht die erstinstanzliche Untersuchung über alle minderwertigen Streitigkeiten überwiesen würde. Ihre Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zu den Beschlüssen des Ständerates.

**M. Gaudard,** rapporteur français de la commission: L'art. 11 de la commission du conseil national est la reproduction de celui du conseil des états. Par un motif de coordination elle propose un 3<sup>e</sup> alinéa au texte de cet article 11 nouveau, voté par le conseil des états.

Le premier alinéa stipule que: «L'administration des chemins de fer fédéraux constitue une division spéciale de l'administration fédérale.»

Le second alinéa du conseil des états disait:

«Les fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux sont des fonctionnaires fédéraux et sont soumis aux lois qui régissent ces derniers.»

Votre commission vous propose de modifier cet alinéa de la manière suivante: «Les fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux sont soumis aux lois qui régissent les fonctionnaires de la Confédération.»

Le 3<sup>e</sup> alinéa est la reproduction de l'art. 11 du conseil des états qui indique que:

«L'administration des chemins de fer fédéraux a son domicile au siège de la direction générale. Elle est en outre tenue d'élire au chef-lieu de chaque canton dont ses lignes empruntent le territoire, domicile où elle peut être recherchée par les habitants du canton. Les actions réelles sont intentées au for de la situation de l'immeuble.»

Dans le dernier paragraphe de cet alinéa 3 il est décidé que:

«Les lois cantonales et fédérales règlent la procédure et le droit applicables aux réclamations de droit civil dirigées contre les chemins de fer fédéraux, avec cette restriction que le tribunal fédéral

connait en première et dernière instance des causes dont l'objet atteint une valeur en capital d'au moins fr. 30,000.»

Il a paru à la commission du conseil des états que les litiges dont le capital atteint fr. 30,000 étaient assez importants pour en nantir directement le tribunal fédéral comme première et dernière instance.

Angenommen. — (Adopté.)

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Bevor wir in die weitere artikelweise Beratung eintreten, dürfte es angezeigt sein, eine allgemeine Beratung über die Grundsätze der gesamten Organisation eintreten zu lassen und erst nachher die Details artikelweise zu bereinigen.

**Präsident**: Ich bin mit diesem Vorschlage einverstanden. Ist auch der Rat einverstanden, dass nun eine solche allgemeine Diskussion eröffnet wird? — Es scheint dies der Fall zu sein.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Man ist, wie ich glaube, allgemein damit einverstanden, dass, abgesehen von der Trennung des Rechnungswesens der Bundesbahnen von demjenigen der Bundesverwaltung, auch eine möglichste Trennung der Verwaltung der Bundesbahnen von der allgemeinen Bundesverwaltung stattfindet. Dabei ist auch schon wiederholt die Forderung aufgestellt worden, es solle die Verwaltung nicht mehr, als für den richtigen Gang des Geschäftes absolut notwendig sei, centralisiert werden und zweitens, es solle die Verwaltung der Bundesbahnen nicht zum Tummelplatz und zum Werkzeug der Parteipolitik werden, und zwar ebensowenig zum Werkzeug der Parteipolitik des Bundes, als zu demjenigen der Parteipolitik der Kantone. Sodann wurde verlangt, und diese Forderung wurde namentlich von den zunächst am stärksten beteiligten Kreisen aufgestellt, dass Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft in der Verwaltung ein Wort mitzureden haben.

Der Bundesrat hat schon in seiner ersten Vorlage gesucht, soviel als möglich diesen Grundsätzen gerecht zu werden. Immerhin hat er dabei an dem Satze festzuhalten gesucht, dass der Aufbau der Organisation nicht zu sehr zersplittert werde und dass der Bundesrat auch bei der Bestellung der Verwaltungsbehörden mitzuwirken habe, weil der Bund die finanzielle Verantwortlichkeit für die Bundesbahnen zu tragen hat.

Um diesen Grundsätzen gerecht zu werden, ist der Bundesrat zu folgenden Vorschlägen gekommen: Erstens, es solle das gesamte Bundesbahnnetz in drei Kreise eingeteilt werden, sodann, es seien die Generaldirektion und die Kreisdirektionen durch den Bundesrat zu wählen, ebenso habe der Bundesrat eine Anzahl von Mitgliedern in den Verwaltungsrat zu wählen. Daneben beantragte der Bundesrat die Schaffung eines begutachtenden Organs in der Gestalt eines grossen Eisenbahnrats. Nun hat bereits der Ständerat ganz eingreifende Aenderungen an diesen Vorschlägen des Bundesrates angebracht. In erster Linie gieng er darauf aus, mehr zu decentralisieren. Statt der drei Kreise, die der Bundesrat vorschlug, beschloss er, deren fünf zu

schaffen; statt der Wahl der Kreisdirektionen durch den Bundesrat schlug er die Wahl der Kreisdirektionen durch die Kreiseisenbahnräte unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat vor, und übertrug dem Bundesrat die Wahl von je vier Mitgliedern in die Kreiseisenbahnräte. Es wurde vom Ständerat ferner der Grosse Eisenbahnrat eliminiert. Der Sprechende will gleich beifügen, dass er dies bedauert. Wir haben diese Eisenbahnräte sozusagen in allen Ländern, und der Sprechende ist der Ansicht, dass, wenn diese Kreiseisenbahnräte nur eine begutachtende Behörde sein werden, sie in der Hauptsache nicht so gut, sondern weniger als der grosse Eisenbahnrat im stande sind, zwischen den nach den verschiedenen Gegenden der Schweiz auseinandergelenden Interessen eine gewisse Ausgleichung zu finden, während, wenn dies der Fall wäre, dann mit um so grösserem Nachdruck auf die Verwaltung selbst hätte gedrückt werden können, immerhin in der Meinung, dass dieser grosse Eisenbahnrat eben auch eine fachmännische Leitung hätte an der Spitze haben müssen, welche im stande gewesen wäre, alle Wünsche, welche eingingen, zu studieren und auf ihre Begründetheit zu prüfen. Der Ständerat hat also diesen Eisenbahnrat durch fünf sogenannte Kreiseisenbahnräte ersetzt. Die nationalrätliche Kommission schlägt Ihnen nun in ihrer Mehrheit vor, die Wahl der Kreisdirektoren durch den Bundesrat wieder herzustellen. Die Mehrheit der Kommission fürchtet namentlich, dass wenn man die Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, welche Kreisdirektionen eben doch gewissermassen von der Generaldirektion abhängig sein werden, in verschiedene Hände lege, daraus Kollisionen und Friktionen entstehen werden, welche jedenfalls nicht im Interesse eines richtigen Ganges des Geschäftes seien. Ihre Kommission suchte dann noch, in einem gewissen Umfange die Kompetenzen der Kreisdirektionen zu erweitern.

Diesen Anträgen der Mehrheit Ihrer Kommission gegenüber sind verschiedene Minderheitsanträge eingereicht worden. Einmal von Seite der Herren Schobinger und Curti. Diese Anträge wollen das dualistische System, das der Ständerat mit Bezug auf die Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorgeschlagen hat, wiederherstellen; sie wollen die Generaldirektionen durch die Kreiseisenbahnräte oder, wie die beiden Herren sie genannt wissen wollen, durch die Kreisverwaltungsräte wählen lassen. Ebenso wollen diese Herren die Kompetenzen der Kreisverwaltungsräte noch weiter ausdehnen, als es die Kommissionsmehrheit beantragt. Dem gegenüber liegt Ihnen ein Minderheitsantrag des Herrn Geilinger und verschiedener anderer Mitglieder der Kommission vor. Diese Anträge gehen darauf aus, noch mehr zu centralisieren als der Bundesrat vorgeschlagen hat und als die Mehrheit Ihrer Kommission vorschlägt und natürlich auch mehr als die Herren Curti und Schobinger vorschlagen. Die Herren Geilinger und Genossen wollen keinen einheitlichen Eisenbahnrat, sie wollen aber auch keine Kreiseisenbahnräte, sie wollen also alle Macht im Verwaltungsrat centralisieren, soweit sie diese Macht eben nicht dem Bundesrat zukommen lassen wollen in Bezug auf die Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen. Sodann liegt ein Antrag der Herren Köchlin, Wild und Wunderly vor, welche dem Verwaltungsrat sowohl die Wahl der Mitglieder der



Generaldirektion, als die der Kreisdirektionen zuerkennen wollen, unter gewissen Bedingungen, auf die ich jetzt nicht eintreten will. Ein Antrag des Herrn Nationalrat Wullschleger bewegt sich auf demselben Boden und berührt bloss Abänderungsvorschläge betreffend den Wahlmodus und auch mit Bezug auf die Kompetenzen des Verwaltungsrates.

Zwischen diesen verschiedenen Anschauungen wird es notwendig sein, irgend eine richtige Mitte zu finden. Wir werden uns zu bewahren suchen müssen vor einer zu weit gehenden Centralisation, aber ebensowenig dürfen wir in der Decentralisation zu weit gehen. Immer werden wir uns davor bewahren müssen, den richtigen Gang der Maschine lahm zu legen. Nun glaubt die Mehrheit der Kommission die Fage in der Weise lösen zu sollen, wie Sie dies in ihren Anträgen vorfinden.

Vorläufig will ich mich auf diese Bemerkungen beschränken. Dagegen erlaube ich mir noch einige Andeutungen darüber zu machen, wie nach meiner Ansicht die weitere Beratung vor sich gehen sollte, damit wir zu einem richtigen Abschluss kommen. Ich denke, wir sollten uns in erster Linie über folgenden Hauptgrundsatz aussprechen: Wollen Sie Kreiseisenbahnräte wie die Kommissionsmehrheit, der Ständerat und die Herren Schobinger und Curti, oder wollen Sie keine Kreiseisenbahnräte nach Antrag der Herren Geilinger und Konsorten und des Herrn Wullschleger? Sodann kämen wir zur Erledigung des zweiten Hauptgrundsatzes: Wollen Sie die Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen in die Hand des gleichen Wahlkörpers legen, wie es die Kommissionsmehrheit, Herr Geilinger, die Herren Köchlin, Wild und Wunderly und Herr Wullschleger wollen, oder wollen Sie ein dualistisches System schaffen, wonach die eine Körperschaft die Generaldirektion und eine andere die Kreisdirektionen wählt, also nach Beschluss des Ständerates und nach Antrag der Herren Schobinger und Curti? Je nachdem Sie die Eisenbahnräte beibehalten oder eliminieren, würden Sie zu entscheiden haben, ob die Kreisdirektionen durch den Bundesrat oder durch den Verwaltungsrat zu wählen seien. Als dritter Hauptgrundsatz wäre zu entscheiden: Für den Fall, als Sie die Wahl der Generaldirektion in ein und dieselbe Hand legen, soll diese Wahl durch den Bundesrat vollzogen werden nach Antrag der Kommissionsmehrheit und der Herren Geilinger und Konsorten oder soll sie vom Verwaltungsrat vorgenommen werden nach Antrag der Herren Köchlin, Wild und Wunderly und des Herrn Wullschleger?

Alles übrige, also namentlich die weitem Kompetenzen der einzelnen Organe, die Zusammensetzung und die Wahlart des Verwaltungsrats u. s. w. würde sich dann aus der artikelweisen Beratung ergeben.

**M. Gaudard, rapporteur français de la commission:** Votre commission s'est ralliée d'une manière générale à la décision du conseil des états en ce qui concerne l'administration des chemins de fer.

D'après le projet du conseil fédéral il y avait le conseil des chemins de fer, le conseil d'administration, la direction générale et les directions d'arrondissement. Le conseil des états a supprimé le con-

seil des chemins de fer et il a établi à côté des directions d'arrondissement des conseils d'arrondissement.

Le conseil des états est parti de cette idée juste que si l'on voulait rallier des partisans au projet de rachat en Suisse, il fallait décentraliser dans une large mesure l'organisation de l'administration des chemins de fer. C'est là en effet une question capitale et quoique en ait pu dire M. Gobat, votre commission a compris que c'était une pierre d'angle de l'édifice que nous voulons construire. M. Gobat l'a reconnu dans la discussion sur l'entrée en matière, puisqu'il a dit qu'il n'était pas rachatiste à tout prix. Il y a une quantité de citoyens qui avant de voter le rachat, veulent savoir quelles sont les garanties qu'il donne pour la décentralisation complète de l'administration et son indépendance complète de toute influence politique, afin de pouvoir considérer seulement le bien du service.

Ce sont ces considérations qui ont dicté l'attitude de la commission. Elle a repris la proposition du conseil des états et a simplement apporté des modifications en ce qui concerne le mode de nomination des directions d'arrondissement et le mode de la nomination des conseils d'arrondissement. Nous pensons que, comme M. le président de la commission l'a dit tout à l'heure, il serait bon pour faciliter la discussion, de simplifier, de prendre les grandes lignes de cette administration des chemins de fer fédéraux; puis de traiter séparément les divers sujets qui nous occuperont, autrement nous risquerons de nous perdre dans les détails des différentes propositions qui ont surgi.

Vous savez qu'à côté des propositions formulées par la commission, il y a les propositions de MM. Schobinger et Curti, de MM. Köchlin, Wild et Wunderly et également de M. Keel.

Les divergences ont surgi tout spécialement en ce qui concerne la composition des conseils d'administration et le mode de nomination de la direction générale et des directions d'arrondissement. Il y a également une proposition excessivement importante, celle de M. Geilinger et consorts, qui tendrait à supprimer les conseils d'arrondissement, en disant que le conseil d'administration pourrait déléguer une commission consultative d'arrondissement.

Nous pouvons dire d'emblée que nous ne pouvons en aucune manière nous rallier à la proposition de M. Geilinger, parce que ce serait méconnaître le principe à la base des chemins de fer, c'est-à-dire le principe de décentralisation et faire voir que les chemins de fer fédéraux seraient absolument centralisés entre les mains de la Confédération seule. Du reste les commissions consultatives seraient purement décoratives, on les utiliserait le moins possible. Il faut que le conseil se prononce sur les grandes lignes.

Quant aux propositions Schobinger et Curti et à celles de MM. Köchlin, Wild et Wunderly, nous nous réservons personnellement d'y adhérer dans une certaine mesure. Nous croyons qu'il est juste de permettre à l'agriculture et du commerce d'intervenir d'une manière plus effective. Nous serions heureux de voir le conseil d'administration complété par l'introduction de ces éléments qui joueraient un rôle utile.

**Schobinger:** Die Anträge, die Herr Curti und ich zu stellen die Ehre haben, beziehen sich auf eine grössere Anzahl von Artikeln und so wollen Sie mir denn zur Erläuterung der Tragweite derselben einige allgemeine Bemerkungen gestatten. Sie bezwecken vorab die Ablösung der Verwaltung der Bundesbahnen von der politischen Landesbehörde, sodann eine Decentralisation in dem Sinne, dass die Kompetenzen der Kreisdirektionen wesentlich erhöht werden. Ferner möchten wir noch ein neues Element in die Verwaltung einschieben, das Mitspracherecht des Eisenbahnpersonals und einiger Verbände von wirtschaftlicher Bedeutung. Das erste soll dadurch erreicht werden, dass die Wahl der Generaldirektion und die Wahl der Kreisdirektionen, welche nach den Vorschlägen des Bundesrates und auch teilweise nach den Beschlüssen des Ständerates dem Bundesrat zufällt, diesem entzogen wird, indem die Wahl der Generaldirektion in die Hände des Verwaltungsrates, die Wahl der Kreisdirektionen in die Hände der Kreisverwaltungsräte gelegt würde. In Bezug auf die Kompetenzenverteilung wünschen wir, dass der Kreiseisenbahnrat, der aus den Beratungen des Ständerates als eine durchaus konsultative Behörde hervorgegangen ist und der sozusagen keine decisive Kompetenz hätte, in einen Kreisverwaltungsrat umgewandelt würde, dem im grossen und ganzen diejenigen Kompetenzen zugeteilt würden, welche den Verwaltungsräten der Privatgesellschaften zufallen, während die Kompetenzen des grossen Verwaltungsrates, bzw. die Kompetenzen der Generaldirektion sich auf das beschränken würden, was für die Einheitlichkeit des Staatsbahnwesens absolut notwendig ist. Wenn wir die Botschaft des Bundesrates mit Bezug auf die Organisation der Staatsbahnverwaltung mit den bundesrätlichen Vorschlägen vergleichen, so drängt sich einem der Gedanke auf, dass die Botschaft einerseits und der Vorschlag andererseits sich nicht vollständig decken. Während in der Botschaft dargelegt wird, dass die Staatsbahnverwaltung nicht in der allgemeinen Bundesverwaltung aufgehen dürfe, während z. B. ausdrücklich gesagt wird: «Wenn der Staatsbahnbetrieb der auf ihn gesetzten Erwartung entsprechen soll, die volkswirtschaftlichen Interessen des ganzen Landes ohne alle Nebenrück-sichten zu fördern, ist es notwendig, der Staatsbahnverwaltung eine möglichst selbständige Stellung in der Bundesverwaltung zu sichern» — so finden wir diesen Gedanken nicht in den Vorschlägen über die Organisation. Denn dort ist der Gedanke massgebend und alles beherrschend, dass schliesslich die Staatsbahnverwaltung in der Hand des Bundesrates sein muss. Wenn darüber Zweifel walten sollten, so muss ich auf die Nachtragsbotschaft des Bundesrates in Bezug auf die Verwaltung der Staatsbahnen hinweisen. Es wird dieser Gedanke unsern Anträgen gegenüber in der Nachtragsbotschaft sehr bestimmt ausgesprochen. Ich verweise nur auf folgenden Satz: «Der Bundesrat, welcher für einen richtigen Gang der Verwaltung der Bundesbahnen verantwortlich ist, muss in der Lage sein, die leitenden Organe selbst auszuwählen; es muss ihm daher die Ernennung nicht bloss der Generaldirektion, sondern auch der Kreisdirektionen zustehen.» Weiter unten werden unsere Anregungen quasi als ein Angriff auf die Bundeskasse bezeichnet, und man sieht auch aus diesem letztern Satze, dass eigentlich die Trennung der Verwaltung in finan-

zieller Beziehung durch die Schaffung einer besondern Kasse nur eine Selbsttäuschung und dass der Bundesrat durchaus von dem Gedanken beherrscht ist, dass die Bundesbahnen in seinen Händen sein müssen, da er verantwortlich sei für den richtigen Gang des Unternehmens. Ich kann diese Berufung auf die Verantwortlichkeit, die uns auch in der Eintretensdebatte von dem verehrten Herrn Chef des Eisenbahndepartements entgegengehalten worden ist, nicht teilen. Die Verantwortung des Bundesrates ist durch die Verfassung festgestellt. Wir haben den Art. 117 der Bundesverfassung, welcher sagt, dass die Beamten der Eidgenossenschaft — und zu diesen gehören auch die Bundesräte und die Bundesrichter — für ihre Geschäftsführung verantwortlich seien. Wir wissen, dass dieser Satz in einem besondern Bundesgesetz vom Jahre 1850 näher präzisiert worden ist. Dieses allein ist massgebend, und nicht die Berufung auf eine andere Verantwortlichkeit, die nach meinem Dafürhalten mehr der Ausdruck eines Autoritätsgefühls, des Bestrebens, das Gute, das man beabsichtigt, selbst durchführen zu können, ist. Oder glauben Sie denn, dass wenn die Generaldirektion oder die Kreisdirektion von andern Körperschaften als vom Bundesrate gewählt werden, in Bezug auf die Verantwortlichkeit irgend welche Verschiebung stattfindet? Nach meiner Ueberzeugung wird das nicht der Fall sein. Die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen sind eben Bundesbeamte und stehen unter diesem Artikel der Bundesverfassung betr. die Verantwortlichkeit und unter dem Bundesgesetze, welches die Verantwortlichkeit der Bundesbeamten noch näher präzisiert. Also glaube ich, dass die Berufung auf die hohe Verantwortlichkeit des Bundesrates entgegen den Bestrebungen nach Decentralisation nicht zutreffend sei. Uebrigens bin ich durchaus nicht überzeugt, dass für den Gang des Unternehmens die Frage, wer die Mitglieder der Direktionen gewählt habe, irgendwie von Einfluss sein könnte; ich bin im Gegenteil davon überzeugt, dass die Generaldirektion sowohl wie die Kreisdirektionen mit demselben Fleisse, Eifer und Gewissenhaftigkeit ihres Amtes walten werden, ob sie vom Bundesrate oder einer andern Körperschaft gewählt werden. Sie werden sich ihrer Verantwortlichkeit bewusst sein, und am Ende ist ja noch die Bundesversammlung da, welche bei der Budgetberatung und Abnahme der Jahresrechnung das kräftige Mittel der Kritik hätte, wenn Auswüchse vorhanden wären.

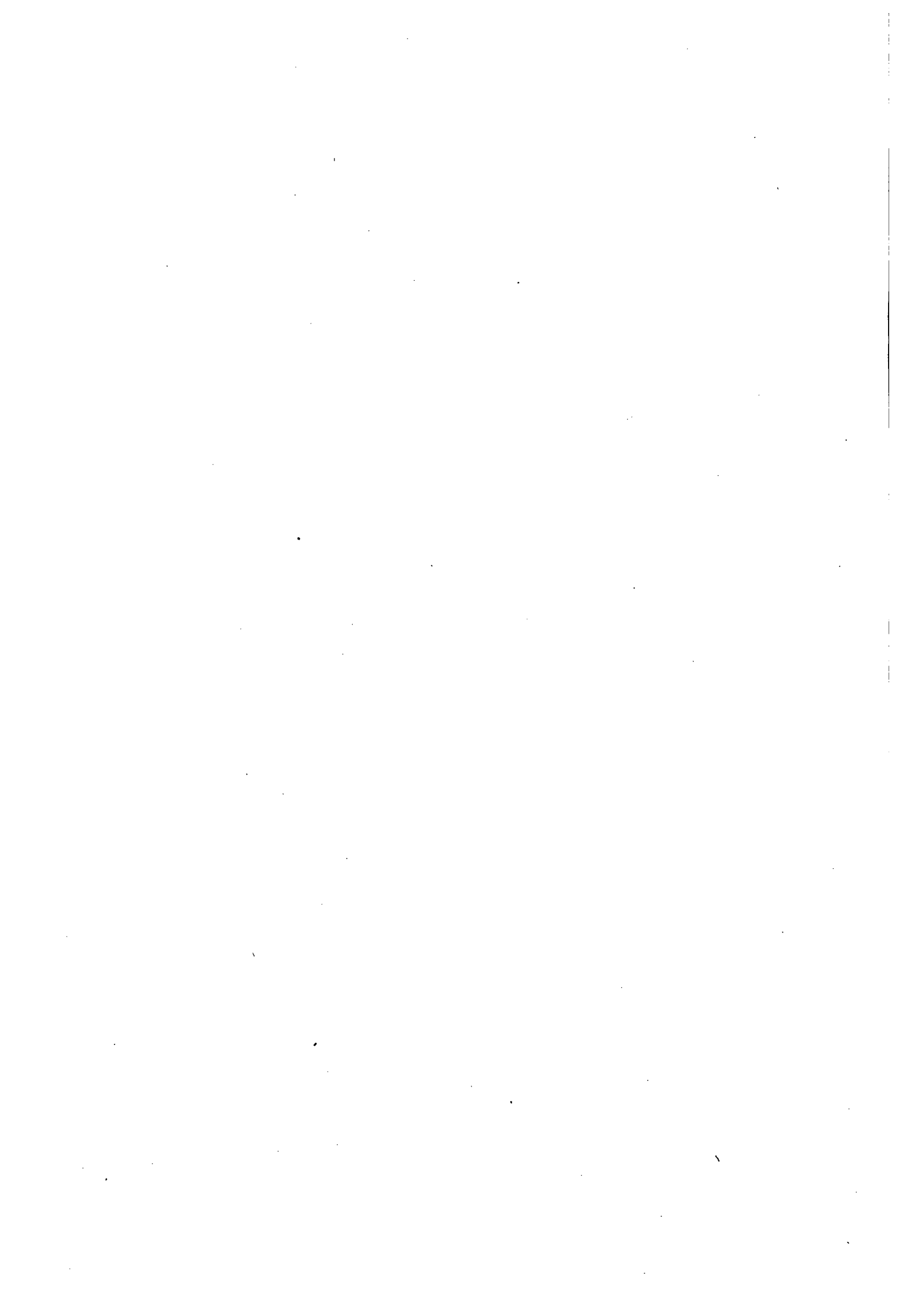
Der Gedanke des Bundesrates, dass die Einheitlichkeit der Leitung der Bundesbahnen bis auf das äusserste zulässige Mass verfolgt werden müsse, geht auch aus andern Stellen der Botschaft hervor. Ich verweise darauf, mit welchem Nachdruck Ersparnisse erzielt werden wollen durch die alles umfassende Vereinheitlichung. Seite 49 werden Ersparnisse dadurch versprochen, dass Steine und Kalk für Bauten des Staatsbahnnetzes einheitlich beschafft werden sollen. Wenn ein Techniker diesen Vorschlag liest, so wird er allerdings dabei den Kopf schütteln. Es ist unverständlich, wie Ersparnisse erzielt werden sollen, wenn die Generaldirektion ihren Sitz in Bern hat und von hier aus Kalk und Steine für das ganze Staatsbahnnetz einheitlich beschaffen soll. Dieser Gedanke steht auch im Widerspruch mit dem jetzigen Stand des Submissionswesens überhaupt, das dahin zielt, die Lieferungen nicht rund-

weg einem Einzelnen zu übergeben, sondern sie unter die konkurrenzfähigen Firmen zu verteilen und zwar ohne dass das niedrigste Angebot massgebend sein soll. Ich glaube, dass meine Auffassung mit derjenigen der Techniker übereinstimmt, wenn ich sage, dass ein solches System des Submissionswesens, wie es in der Botschaft vorgeschlagen ist, nicht im Einklang mit den Bestrebungen der Technikerschaft sei. Ich habe mich beim Lesen dieses Passus an ein Vorkommnis aus den letzten Jahren erinnert, wo die Exerzierblousen unserer Truppen aus den Divisionskreisen nach Bern geschickt werden mussten, damit sie hier geflickt und gewaschen werden; ohne Zweifel war man damals von dem Gedanken geleitet, dass dies in Bern erheblich billiger geschehen könne als an den Orten selber!

Warum wir speciell hier auf dieses Wahlrecht ein so bedeutendes Gewicht legen, das will ich Ihnen offen sagen. Darüber kann kein Zweifel walten, dass die Schaffung eines Staatsbahnsystems überall, nicht nur bei uns in der Schweiz, die Staatsgewalt ganz gewaltig vermehrt; das ist ein Satz, der allgemein anerkannt wird. Wenn nun die politische Partei, der ich angehöre, daraus die Konsequenz zieht, dass es ihre Aufgabe sein müsse, auf dem Wege der Organisation diese Gewalt in etwas zu vermindern, so verfolgt sie dabei nicht politische Zwecke, wie ihr im Ständerate vorgehalten worden ist; sie will nur dasjenige mildern, das eben bereits im Bestehen eines Staatseisenbahnsystems enthalten ist. Wenn die parlamentarische Mehrheit sich ausschliesslich auf den Boden stellt, dass mit der Staatseisenbahn nur wirtschaftliche Zwecke verfolgt werden, so wird sie das andere, das mitläuft, gerne mitnehmen und wird es gerne sehen, dass die Staatsgewalt mächtig gefördert wird, dass der Gedanke des Einheitsstaates gegenüber dem Föderalismus mächtig gekräftigt wird; ich glaube, sie braucht das nicht zu betonen; sie bekommt das mit dem andern. Eine Minderheit aber, welche dieses Bestreben als entgegen ihren politischen Auffassungen betrachtet, muss das Recht haben, nach Mitteln zu suchen, welche diese Verschiebung der Gewalten mindern. Ich verweise übrigens noch auf einen andern Passus in der Botschaft, welcher darstellt, dass der Bundesrat auch künftig die unparteiische Behörde sein müsse, wenn Streit zwischen der Verwaltung der Staatsbahnen und der Verwaltung der noch bestehenden Privatbahnen entstehe. Es ist ja leicht denkbar, dass solche Interessenkollisionen eintreten und darüber soll der Bundesrat entscheiden und er sagt ja, dass eben die Bestimmungen betr. unser Eisenbahnwesen auch auf die künftige Staatsbahn übergehen müssen, damit eben da der Richter, die unparteiische Behörde richtig funktionieren kann. Wie verhält es sich nun aber, wenn der Bundesrat selbst die Spitze, die Zügel der Organisation der Staatsbahn in den Händen behält, wenn er selbst die Direktion erwählt? Glauben Sie, dass die Privatbahnen da nun noch ein besonderes Zutrauen in die Unparteilichkeit des Bundesrates haben können? Ich will dieselbe ja nicht in Zweifel setzen; ich gebe zu, dass der Bundesrat dennoch unparteiisch sein kann, wenn er sich schon in dieser, ich möchte sagen schiefen Stellung befindet. Aber ich glaube, die öffentliche Meinung wird nicht dafürhalten, dass hier das Richteramt unparteiisch ausgeübt werden könne.

Was sodann die Verschiebung der Kompetenzen anbetrifft, die Uebertragung eines Teiles der Kompetenzen, welche nach dem Vorschlage des Bundesrates der Generaldirektion und dem Verwaltungsrate zugewiesen werden, auf die Schultern der Kreisverwaltungsrate und der Kreisdirektionen, so ist dabei im wesentlichen für mich der Satz massgebend, dass es auch bei den Eisenbahnen vorteilhaft ist, wenn nicht alles schablonisiert wird, sondern ein gewisser Individualismus auch hier zur Geltung kommen kann. Es ist in der Eintretensdebatte auf die Eisenbahnverhältnisse von England hingewiesen worden; wir wissen, dass dort das reine Privatsystem herrscht, und wir wissen zugleich, dass die englischen Eisenbahnen sowohl in Bezug auf Bau als Betrieb an der Spitze der ganzen Eisenbahnentwicklung stehen. Wie kommt das? Weil eben nach englischen Begriffen dieses Schablonisieren ganz undenkbar ist. Es ist der Individualismus, die besondere Gestaltung nach den besondern Verhältnissen das leitende Prinzip, und ich denke, dass dieses Ziel bei der Organisation der Staatseisenbahn auch etwas im Auge behalten werden sollte. Alles vereinheitlichen, alles schablonisieren, alles von einem Centralpunkte aus regeln, das ist leider das Wesen der Staatsverwaltung und es ist schwierig, gegen dieses anzukämpfen. Dieser Bureaukratismus — dieser Ausdruck ist eben der zutreffende — liegt nicht im Verschulden einer Person. Man kann den Bundesbehörden keine Vorwürfe machen, wenn in der Bundesverwaltung in gewissem Masse ein Bureaukratismus eintritt, während in den Kantonen ein solcher vermieden wird, weil sie eben im Volke stehen und aus diesem Grunde vor dem Bureaukratismus bewahrt werden. Wenn wir übrigens die vorgeschlagene Organisation mit den Organisationen in anderen Ländern vergleichen, so drängt sich einem der Gedanke auf, dass wohl nur an wenigen Orten Beispiele einer so kräftigen Centralisation der Verwaltung gefunden werden könnten, wie sie vom Bundesrate angestrebt ist. Wenn ich z. B. den Vorschlag mit Preussen vergleiche, so finde ich, dass in der Hand des preussischen Ministers ungefähr die Kompetenzen sind, welche wir der Generaldirektion zuweisen möchten, während bei den preussischen Kreisdirektionen viel weitergehende Kompetenzen sich befinden, als sie unsern Kreisdirektionen zugestanden werden wollen. Ich will auf Details nicht eintreten; wenn der Einzelne sich über die Verhältnisse besser informieren will, so ist ihm dies ja ein Leichtes. Es wird hier nicht der Ort sein, auf die Detailbestimmungen unserer Vorschläge einzutreten. Wir lassen uns eben in der Formulierung derselben von dem Gedanken beherrschen, dass nur dasjenige der Generaldirektion und dem grossen Verwaltungsrate zugewiesen werden soll, was absolut nötig ist, um die Einheitlichkeit zu erzielen, dass aber alles andere den Kreisbehörden zugewiesen werden soll und dass, wenn wir dieses System beachten, wir damit auch im grossen und ganzen dasjenige beibehalten, was sich eingelebt hat. Dies zur allgemeinen Erörterung über die Bedeutung unserer Vorschläge.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)

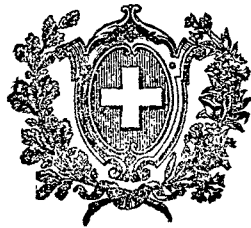


## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.09.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	989-1014
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 823

Amtliches  
stenographisches Bulletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 52

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 r. 4. —, On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrat. — Conseil national.

Sitzung vom 30. September 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 30 septembre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: } Hr. Grieshaber.  
Présidence: }

Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 989 hievor. — Voir page 989 ci-devant)

Folgende neue Anträge sind gedruckt ausgeteilt:

**Antrag**  
von Herrn Nationalrat Brosi.  
29. September 1897.

Zu Art. 4, Alinea 2:

Dieselben Grundsätze finden Anwendung auf Verpflichtungen, welche eine Bahngesellschaft bei Anlass der Uebertragung einer Konzession auf sie gegenüber Dritten übernommen.

**Antrag**  
von Herrn Nationalrat Sourbeck.  
30. September 1897.

Art. 28 (bundesrätlicher Entwurf).

19bis (neu). Die Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen des Personals.

Art. 45 (Bundesrat).

Für die Beamten, ausgenommen die Mitglieder der General- und Kreisdirektionen, und für die ständigen Angestellten wird eine Pensions- und Hilfskasse errichtet. Die erforderlichen Einlagen sind von den Mitgliedern und von der Eisenbahnbetriebskasse zu leisten, wobei die Beiträge der Mitglieder höchstens die Hälfte der Gesamteinlagen betragen dürfen.

Die Statuten werden vom Verwaltungsrat . . . aufgestellt.

Les nouvelles propositions suivantes sont en présence:

**Proposition**  
de M. le conseiller national Brosi.  
29 septembre 1897.

Art. 4, alinéa 2:

Les mêmes principes sont appliqués pour les obligations contractées vis-à-vis de tiers par une compagnie de chemins de fer lors du transfert d'une concession.

**Proposition**  
de M. le conseiller national Sourbeck.  
30 septembre 1897.

Art. 28 (conseil fédéral).

19bis (nouveau): L'administration des caisses de pension, de secours et de maladie du personnel.

Art. 45 (conseil fédéral).

Une caisse de pension et de secours sera créée pour les fonctionnaires, à l'exception des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement, et pour les employés à poste fixe. Elle sera alimentée par les membres de la caisse et par la caisse d'exploitation des chemins de fer; les contributions des membres ne devront dans aucun cas dépasser la moitié des contributions totales.

Le conseil d'administration édicte . . . . .  
. . . conseil fédéral.

Bestehende Pensions- und Hülfskassen . . . . .  
. . . können nach dem Ermessen des Bundesrates  
auf bisheriger Grundlage und unter voller Wahrung  
der Interessen der Mitglieder weitergeführt werden.

Les caisses de pensions . . . juge à propos,  
continuer à exister sur l'ancienne base et en res-  
pectant pleinement les intérêts de leurs membres.

**Präsident:** Der Antrag des Herrn Brosi ist nun formuliert und gedruckt. Da er aber nicht zu Art. 4, sondern zu Art. 8 gehört und der letztere Artikel an die Kommission zurückgewiesen ist, so nehme ich an, Sie wollen auch den Antrag Brosi an die Kommission weisen. Wir fahren in der allgemeinen Beratung über die Organisation der Verwaltung fort.

**Geilinger:** Wohl niemand wird sich des Gefühls erwehren können, dass die Grundlagen für die Beratung der hochwichtigen Eisenbahnfrage nicht rein sachliche sind, sondern dass sie im Bild der Zustände stehen, welche allseitig als ungesund und unhaltbar anerkannt worden sind. Es ist das eine grosse Gefahr für eine befriedigende Lösung der Frage und ich glaube, es sei gerade die Organisation der Verwaltung, die Gelegenheit giebt, auf den Ursprung der Sache zurückzukehren und sich zu fragen: wie würde man es machen, wenn man anzufangen hätte, wenn man sich von den Rücksichten auf die bisherigen Zustände loslösen könnte? Wir sprechen von der Organisation der Bahnverwaltung. Was ist die Bedingung einer guten Organisation? Sie muss dem Gegenstand, welchen sie betrifft, durchaus angemessen sein und sie muss den Grundsätzen des Verwaltungsrechtes und der Verwaltungslehre, der Finanzwissenschaft und einer gesunden Geschäftspraxis entsprechen. Welches ist nun der Gegenstand? Es handelt sich um ein Eisenbahnnetz von 2500 km. Es kann sich das staatliche Netz vielleicht bis auf 4000 km erweitern. Es handelt sich um die Verwendung von etwa einer Milliarde auf einen Gegenstand und um die ungefähre Verdoppelung des jährlichen Voranschlags des Bundes. Die Schuld des Bundes, die gegenwärtig etwa 70 Millionen beträgt, wird sich um eine Milliarde vermehren. Das sind grosse Zahlen und in dieser Beziehung kann man sich nicht verhehlen, dass es sich um eine grosse Frage handelt. Aber auf der andern Seite ist es auch wieder ein verhältnismässig kleines Geschäft, klein mit Rücksicht auf die einheitlich geleiteten Eisenbahnnetze von Privatbahnen wie von Staatsbahnen in andern Staaten. Eine nicht grosse Aufgabe übernimmt der Bund mit Rücksicht auf sein vorzüglich geschultes Verwaltungs- und technisches Personal. Diese Anerkennung wird demselben auch im Ausland gezollt. Wenn mit Rücksicht auf das reine Vermögen des Bundes die Verwendungen, die in Aussicht stehen, als grosse erscheinen, so darf man andererseits sagen, sie seien nicht zu gross mit Rücksicht auf das Nationalvermögen und mit Rücksicht auf den Kredit des Landes. Es ist aber auch ein kleinliches Geschäft im Hinblick auf die hundert Rücksichten, welche zur Geltung kommen sollen. Soviel betreffend den Gegenstand der Organisation.

Und nun die Grundsätze der Organisation. Wenn wir die bisherige Organisation der Eisenbahnen,

überhaupt unsere Eisenbahnverhältnisse verändern wollen, so sollen dabei wesentliche Vorteile erreicht werden, und es soll den Uebelständen, welche sich so empfindlich bemerkbar gemacht haben, abgeholfen werden. Dem grossen Geschäft, das übernommen wird, muss eine ganz geschäftsmässige Organisation als Grundlage dienen. Was ist geschäftsmässig? Selbständigkeit, Einfachheit, Einheitlichkeit. Es soll eine kräftige und sichere Organisation geschaffen werden, und um das zu erreichen, müssen die Obliegenheiten der verschiedenen Organe klar und bestimmt ausgeschieden, der Dienstweg muss genau gezeichnet, der Dienstgang klar vorgeschrieben sein und zwar nach den überall anerkannten Begriffen der Leitung der Verwaltung und der Aufsicht. Nur dann kann Ordnung im Innern herrschen und kann nach Aussen das Ansehen gemehrt werden. Ich will hier nur andeuten, wie wichtig das ist mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Konkurrenz mit dem Ausland, nicht nur im Eisenbahnwesen, sondern überhaupt im Verkehrsleben. Werden die Grenzen dieser Grundsätze allzusehr überschritten, erlauben Sie sich zu grosse Abweichungen von denselben, so bedeutet das ebensoviele Nachteile.

Wie entsprechen die verschiedenen Vorlagen den Anforderungen dieser Grundsätze? Ich will alle Einzelheiten bei Seite lassen und mich auf die zwei grossen Fragen der Kreisträte und der Organisation des Verwaltungsrates beschränken. Die Einteilung des Netzes in fünf Kreise ist bereits vom Bundesrat und von den verschiedensten Seiten als eine zu weitgehende erklärt worden, als eine Decentralisation, die nicht im Wesen der Sache liegt und den Anforderungen der guten Organisation nicht entspricht. Und nun in jedem dieser zu vielen Kreise noch ein Kreisrat, das ist des Guten zu viel, es werden überflüssige Organe geschaffen. Durch die Bildung der fünf Kreise und insbesondere der fünf Kreisträte wird der Einheit in der Verwaltung, dem zielbewussten Geschäftsgebahren Einbusse gethan. Es giebt eine Ungleichheit namentlich mit Rücksicht auf die Wahlart der betreffenden Kreisträte, die unmöglich vom Guten sein kann. Es giebt eine fünffache Ungleichheit. Es besteht die Gefahr, dass Gegensätze entstehen, die sich ganz leicht zu einer grossen Kluft ausgestalten können. In diesen Kreiseisenbahnräten werden nicht Verwalter sein. Man liebt es ja so sehr, den Kreiseisenbahnrat als Verwaltungsrat zu bezeichnen; aber es werden nicht Verwalter sitzen in diesen Kreisträten, sondern Vertreter, Vertreter der Kantone, der Landesgegenden, der Berufsinteressen, Vertreter, die bestellt werden, damit sie für ihren Kreis Vorteile zu erreichen suchen, die, wenn möglich, andere Kreise nicht haben. Statt aufzubauen, werden die Vertreter auseinanderreißen, alles wird an den Bahnen zehren. Man zieht an fünf Seilen und jedes geht nach einer andern Richtung. Was das für eine Einheit und eine Verwaltung abgiebt, kann man sich leicht vorstellen. Die Bedeutung wird man erst dann recht ermassen, wenn man

sich vergegenwärtigt, dass in solche Kreise internationale Linien zu liegen kommen, die grosse Kunstbauten, grosse Tunnels haben, die mit ausserordentlichen Opfern erstellt worden sind. In diesem Lichte betrachtet, werden die Kreisräte keinen günstigen, ich hätte beinahe gesagt einen unheilvollen Einfluss auf den Bau und Betrieb haben, wenn ihnen überhaupt Obliegenheiten von Bedeutung zugewiesen werden. Es wird sich das in technischer und administrativer Beziehung fühlbar machen und zwar sehr empfindlich. Es wird eine Schwächung der an und für sich starken wirtschaftlichen Unternehmung erfolgen und es wird sehr in Frage gestellt werden die «liberté économique» und die «propriété commune», von welcher ein Kollege aus der Westschweiz als sehr wünschenswert gesprochen hat. Man wird sich den Nebenlinien überliefern. Diese Kurzsichtigkeit, diese Zersplitterung kann unmöglich im Interesse der Sache liegen. Es wird erklärt, dass die Kreisräte notwendig seien mit Rücksicht auf die Selbständigkeit der Bahnen. Ich bin einverstanden damit, dass die Organisation eine möglichst selbständige sei, dass sie von der übrigen Verwaltung des Bundes losgelöst und möglichst getrennt werde von den Personen, welche sonst im öffentlichen Leben tätig sind. Die Unabhängigkeit von der übrigen Verwaltung des Bundes ist nach dem Entwurf des Bundesrates möglichst gewahrt. In Art. 7 des Gesetzes ist die selbständige Oekonomie, das selbständige Rechnungswesen vorgeschrieben. Sachlich ist die Selbständigkeit durch eine ganz besondere Organisation gewahrt und persönlich durch eine entsprechende Wahlart, soweit es eben möglich war. Wenn die Selbständigkeit in der übrigen Verwaltung des Bundes notwendig ist, so ist sie es mit Rücksicht auf die eidgenössische Politik. Und diese Selbständigkeit ist wiederum festgesetzt durch die Beschränkung der Obliegenheiten der Bundesgewalt, durch den Ausschluss der Wählbarkeit von Mitgliedern der Bundesversammlung, durch ein Wahlrecht, bei dem die verschiedenen Landesgegenden und Berufsarten zur Vertretung kommen. Und weil von den Wahlen die Rede ist, so gestatten Sie mir, einmal zu untersuchen: bei welchen Wahlen und bei welchen Wählern spielt die Politik eine grosse Rolle? Bei der Bundesversammlung, beim Bundesrat, bei den Kantonen, beim Verwaltungsrat, bei den Kreisräten? Es ist gewiss richtig — ob man ein Recht hat, daraus einen Vorwurf zu machen, will ich nicht untersuchen — dass die Wahlen einer grösseren Behörde eher politischen Einflüssen und politischen Ansichten entspringen, als die Wahlen einer kleinern Behörde, dass also mehr bei gesetzgebenden Körpern als bei kleinern Verwaltungsbehörden, die Wahlen durch politische Erwägungen beeinflusst werden. Bei grossen Wahlkörperschaften sind die politischen Rücksichten viel eher denkbar — sie sind sogar natürlich — als bei einer kleinen Behörde, die für ihre Wahlen verantwortlich ist, während bei grossen Wahlkörpern eigentlich niemand die Verantwortlichkeit trägt. Es wäre ein Leichtes, hier eine Vergleichung mit der Volkswahl anzustellen, allein das würde uns zu weit führen. Aber gleich wie mit der Bundesversammlung oder vielleicht noch schlimmer, wenn man die Wahlart betrachtet, steht es mit dem Wahlrecht des in Aussicht genommenen Verwaltungsrates. Da möchte ich nicht die Hand

umkehren. Das ist ein wesentlicher Gesichtspunkt für meine Auffassung. Man stellt oft auch den Bundesrat den kantonalen Regierungen gegenüber: Bund und Kanton. Ja, meine Herren, niemand wird glauben, dass der Bundesrat mehr politischen Einflüssen zugänglich sei, als irgend eine kantonale Regierung. Wenn nun aber die Organisation unabhängig von den Einflüssen der eidgenössischen Politik sein soll, so soll sie noch mehr unabhängig sein von den Einflüssen der kantonalen Politik, denn der Bund giebt sein Geld für die Unternehmung und nicht die Kantone. Die Organisation soll auch unabhängig von den Berufsinteressen sein. Es ist sehr ins Auge zu fassen, dass es leicht möglich ist, dass diejenigen, die Verwalter sein sollten, Vertreter einer andern Sache sein werden, wenn sie als Vertreter von Berufsinteressen zugezogen werden. Es sollen die Bahnen aber vor allem aus vor einer ungesunden Organisation bewahrt werden, denn nur bei einer gesunden Organisation kann erreicht werden, was mit der volkswirtschaftlichen Unternehmung der Eisenbahnverstaatlichung geplant wird. Die Selbständigkeit soll indessen nicht soweit gehen, dass sie verfassungswidrig ist. Da erlaube ich mir, Sie an den Art. 85, Ziffer 10 und 11, und 102 der Verfassung zu erinnern. Art. 85, Ziffer 10, lautet: In die Kompetenz der Bundesversammlung fällt: «Aufstellung des jährlichen Voranschlages und Abnahme der Staatsrechnung, sowie Beschlüsse über Aufnahme von Anleihen.» Und die Ziffer 11 stellt in die Kompetenz der Räte: «Die Oberaufsicht über die eidgenössische Verwaltung und Rechtspflege.» Der Art. 102, der von den Befugnissen des Bundesrates handelt, sagt in seiner ersten Ziffer: «Er (der Bundesrat) leitet die eidgenössischen Angelegenheiten, gemäss den Bundesgesetzen und Bundesbeschlüssen.» Mit Rücksicht auf eine ganze Anzahl von Anträgen, die gestellt worden sind, hielt ich mich für verpflichtet, Ihnen den Wortlaut der Verfassung in Erinnerung zu rufen. Ich ziehe denn doch den einheitlichen Bundesgedanken, den starken Bund, einem Staat im Staate vor.

Die Kreisräte werden sodann als Decentralisation, als Mittel gegen die Centralisation empfohlen. Da kommen wir auf die Grundsätze zurück. Wir müssen die Obliegenheiten der Leitung der Verwaltung und diejenigen der Aufsicht über die Verwaltung auseinanderhalten. In die technische und administrative Leitung, in die Direktion, müssen Sie die Decentralisation legen, dagegen soll die Aufsicht über die Verwaltung einheitlich sein. Sie haben bereits genügend decentralisiert, wenn Sie fünf Kreise schaffen — meiner Ansicht nach schon mehr als notwendig ist. Die Beamten und Angestellten in diesen Kreisen sollen den Verkehr mit den Geschäftstreibenden, überhaupt mit dem Publikum möglichst erleichtern.

Es will mir scheinen, als ob der Gedanke der Decentralisation beinahe unvereinbar sei mit dem Gedanken der Staatsbahnen und die Staatsbahnen unvereinbar mit dem Gedanken der Decentralisation, ebenso wie ich mir nur mit grosser Schwierigkeit einen decentralisierten Socialismus vorstellen kann. Alle Vorteile zugleich kann man nicht haben, das ist nicht möglich. Es hat alles seine zwei Seiten, gewiss; aber bei den Kreiseisenbahnräten überwiegt die weniger gute Seite. Man sagt uns, es müsse Rücksicht auf die Kantone genommen werden. Nun



ist bereits darauf aufmerksam gemacht worden, welche Stellung die Kantone bisher hatten. Sie hatten eine Stellung, da sie noch im Besitze der Aktien waren; da hatten sie ihre Vertretung im Verwaltungsrat und ihren Einfluss. Aber dann verkauften die Kantone ihre Aktien zu gutem Kurs, und sie hatten keine Vertretung mehr und mussten schliesslich froh sein, dass der Bund ihnen mit der Bundesgesetzgebung wieder zu einer Vertretung in den Verwaltungsbehörden verhalf. Das Gespenst der Stärkung des Bundes ist nicht so gefährlich. Es ist ja wahr, der Bund wird durch die Uebernahme der Bahnen etwas gestärkt, aber ich glaube, der Stärkung des Bundes hat die Schweiz doch auch ausserordentlich viel zu verdanken. Man betrachte nur die Fortschritte, die wirtschaftliche Entwicklung in den letzten 50 Jahren. Ich will nicht auf Einzelheiten eintreten, Ihr Gefühl wird Ihnen das alles so gut sagen, wie es mir das meinige sagt. Die Machtfülle durch die Wahl der Beamten ist auch so ein Schlagwort. An andern Orten, wo man Staatsbahnen hat, werden die Beamten auch von der Verwaltung, von der Direktion gewählt, aber niemand wird nachweisen können, dass dadurch irgend welche politischen Richtungen entweder besonders gefördert oder gefährdet worden seien. Ferner die Bureaukratie. Es ist gestern ganz unzweideutig gesagt worden, die Bureaukratie sei nur beim Bunde, nicht bei den Kantonen. Da kann ich mir doch nicht versagen, ein grosses Fragezeichen zu machen. Ich glaube, man könnte sehr schöne Beispiele von der Bureaukratie, nicht nur der grossen, sondern insbesondere der kleinen Kantone erzählen. Und in Privatgeschäften, deren Chefs gewohnheitsmässig gegen die Bundesbureaukratie wettern, ist die Geschäftsbureaukratie auch schon gewaltig zur Blüte gelangt. Uebrigens ist ja der Kontrolle genug. Sie haben die Kontrolle der Bundesorgane, der kantonalen Organe, der Gemeinden, der Vereine; Sie haben das Recht der Petition und der Beschwerde, und die Zeitungen machen ja ihr Recht, auf die öffentliche Meinung einzuwirken, in weitem Masse geltend. Ich kann nicht anders — aber ich bitte, mich nicht zu missverstehen — als den Ausspruch, den der Bundesrat in einem Bericht gethan hat, in Erinnerung zu rufen. Er sagt: «Die Decentralisation ist die Desorganisation», und ich möchte sagen, bis zu einem gewissen Grade auch die Demoralisation. (Unruhe.)

Man verlangt die Kreisräte gegen den Einfluss der Politik, oder, um mit den Worten des Herrn Berichterstatters der Mehrheit zu sprechen, man will nicht, dass man sich auf den Tummelplatz der Politik begeben. Entschuldigen Sie, dass ich mich infolge der vielen Aeusserungen, die in dieser Beziehung gethan worden sind, notgedrungen auf diesen Tummelplatz begeben muss. Es ist sonst durchaus nicht meine Gewohnheit. Was nun diese Politik anbetrifft, so wird auch hier wieder nur allzuleicht verschiedenartiges miteinander vermengt. Wenn es sich um den Eisenbahnrat handelt, ist es gewiss ganz richtig, dass die verschiedenen verkehrspolitischen Fragen von Grund auf geprüft werden; aber die allgemeine Politik wird nicht mehr in die Besprechung der Fragen hineingezogen als die handels- und verkehrspolitische Interessenn. Wer treibt Politik auf diesem wirtschaftlichen Gebiete? Es ist natürlich immer nur und ganz ausschliesslich die

Mehrheitspartei! Das sagen alle Minderheitsparteien, darin sind sie alle gleich. Was sagt man da auf einer unseren Herren Kollegen im andern Lager sehr befreundeten Seite? «Die grosse Organisation ist dem Programm und den Interessen der regierenden Partei allzusehr auf den Leib geschnitten.» Herr Bundesrat Zemp, der ausgezeichnete Vertreter einer Minderheit im Bundesrat, hat der Mehrheit die Partei das Kleid angemessen! Es ist in der Diskussion gesagt worden, man habe nun endlich genügende Erfahrungen machen können, und in einem Artikel eines Mitgliedes der Kommission ist gesagt worden: «Das Volk will mitreden, sonst ist es misstrauisch.» Dieses Misstrauen ist in der Diskussion auch schon manchmal berührt worden. Ich will die Frage nicht aufwerfen, wie das Misstrauen manchmal entsteht; aber ich konstatiere mit Vergnügen, dass der Herr Berichterstatter der Mehrheit der Kommission gesagt hat, man sei mit diesem Misstrauen auf Abwege geraten und man sei aus einem Extrem ins andere gefallen, bis zur Negation. Es hat allerdings alles seine Ursache und seinen Grund. Ich möchte Sie daran erinnern, mit welcher Entrüstung zur Zeit der Verfassungsrevision im Kanton Zürich, 1867, der Ruf: «Nieder mit dem Respekt!» aufgenommen worden ist. Ich möchte Ihnen aber sagen, der Ruf: «Nieder mit dem Vertrauen!» ist viel verhängnisvoller, und die Freunde der gegenwärtigen Gesellschaftsordnung haben allen Grund, in diesen Ruf nicht einzustimmen. Bei grossen Werken muss man Vertrauen haben und bei dem langsamen Fortschritt auf wirtschaftlichem Gebiete ist es notwendig, den guten Willen und die gute Absicht in öffentlichen Sachen überall zu fördern und nicht zu untergraben. Es ist, wenn überhaupt Fortschritte gemacht werden sollen, notwendig, dass alle fortschrittlich Gesinnten zusammenwirken. Wir wollen auch in der gegenwärtigen Frage Vertrauen haben, Vertrauen in eine tüchtige Leitung der Bahn, in eine einsichtige Verwaltung und in die Kontrolle, die von anderer Stelle und von der Öffentlichkeit geführt wird. Politisch wird diese Frage nur, wenn man sich von der Sache entfernt.

Und nun zu den Obliegenheiten! Ich habe gesagt, es sei unmöglich, eine sachgemässe Ausscheidung der Obliegenheiten zu treffen. Und wenn Sie die verschiedenen Vorschläge genau prüfen — man braucht freilich eine kolossale Zeit, um sich durchzuarbeiten — so werden Sie sehen, was das für ein Gemisch ist von Antragsrecht, Begutachtung, Genehmigung u. s. w. Nur ein Beispiel betreffend die Wahl. Da haben Sie verbindliche und unverbindliche, einfache und doppelte Wahlvorschläge; an einem Orte schlägt der Verwaltungsrat dem Bundesrat, an anderen der Bundesrat dem Verwaltungsrat vor. So entstehen natürlich Konflikte und zwar nicht nur auf dem Papier, sondern, namentlich wenn diese komplizierte Organisation einmal ins Leben treten sollte, bei der Vollziehung, und der Streit wird dann noch viel grösser und hartnäckiger, als jetzt der Streit zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Eisenbahndepartement.

Noch einige Beispiele! Der Bundesrat hat bereits versucht, den nichtsachlichen Strömungen Rechnung zu tragen und ist dazu gekommen, neben einem Verwaltungsrat noch einen Eisenbahnrat und daneben die Generaldirektion zu schaffen. Das sind

nebeneinander drei centrale Organe. Meiner Ansicht nach hat der Ständerat mit Recht gefunden, dass das zuviel des Guten sei. So ist der Eisenbahnrat fallen gelassen worden. Der Ständerat hat dafür Kreisräte geschaffen. Ueber deren Bedeutung habe ich mich bereits ausgesprochen. Ich persönlich will weder Kreiseisenbahnräte noch einen Eisenbahnrat. Die Herren Köchlin, Wild und Wunderly schlagen einen grössern Verwaltungsrat und Kreisräte vor, und was kommt dabei heraus? Wir haben so viele Räte, wie wir jetzt haben, und doch will man vereinfachen; man will, dass nicht mehr so viele hineinregieren! Nach einem Vorschlag gäbe es sogar mehr Direktoren als wir jetzt haben. Das ist eine schöne Ersparnis!

Und nun die Anträge der Herren Curti und Schobinger. Die sind in der That ein vollständiges Kunstwerk. Mit grossem Scharfsinn werden hier Verträge mit andern Eisenbahngesellschaften über den Verkehr einerseits und Bahnhöfe und Bahnstrecken andererseits mit dem Ausland und mit dem Inland auseinandergehalten. Nun kann doch eine Vereinbarung mit einer inländischen Gesellschaft — das wird die Regel sein — viel bedeutungsvoller sein, als eine Vereinbarung mit ausländischen Gesellschaften. Wie macht sich da die Sache? Bei den Vereinbarungen betreffend den inländischen Verkehr hat die Kreisdirektion den Beschluss, der Kreisverwaltungsrat die Ratifikation, die Generaldirektion die Genehmigung und dann der Verwaltungsrat wieder die Ratifikation. Das ist doch etwas ganz Merkwürdiges. Was die Projekte für die Ausführung neuer Linien betrifft, so hat die Kreisdirektion die Vorberatung, die Kreisräte haben den Entscheid, der Verwaltungsrat die Ratifikation; die Generaldirektion aber hat zu den Projekten neuer Bahnhöfe und Linien gar nichts zu sagen. Dann allerdings kann man die Generaldirektion auch abschaffen.

Ich möchte noch darauf aufmerksam machen, wie sich die Sache gestalten würde, wenn die Kreisdirektionen durch die Kreisräte gewählt würden. Die Kreisräte sind von den Kantonen gewählt, und dann will natürlich jeder Kanton seinen Kreisdirektor haben. Unsere besten Eisenbahndirektoren würden beseitigt und das rein Persönliche würde gegenüber dem Sachlichen herrschen.

Es wird dann die Streichung der Betriebskontrolle bei der Generaldirektion beantragt, hoffentlich nicht im Ernst. Aehnlich ist es mit den Bauten, Lieferungsverträgen, Reklamationen u. s. w. Die Gezwungenheit der Anträge ersieht man aus diesen wenigen Punkten. Eine Ausscheidung ist bei so vielen technischen und administrativen Organen durchaus nicht denkbar, und im übrigen beweisen die Vorschläge nur, dass die feinsten Politiker nicht auch die grössten Organisatoren, Geschäftsleute und Rechner sind. Das Richtigste bei einer solch grossen Unternehmung ist die klare Zuteilung der Verantwortlichkeit. Diese ist sehr gross und sehr mannigfaltig und muss klar ausgeschieden sein. Es dürfen keine Zweifel obwalten. Sodann darf man nicht vergessen, dass, wer bezahlt, auch befehlen soll. Bereits ist durch Vorschläge, welche vom Ständerat erfolgt sind, ein Uebermass der Mitwirkung solcher geschaffen, welche nicht bezahlen.

Man hat der Vorlage der Kommission zum Vorschlag gemacht, dass der Bundesrat die Generaldirektoren und Kreisdirektoren wählen soll. Ich verweise

auf die Bundesverfassung, welche uns hiezu geradezu nötigt.

Nun zu den Anträgen der Minderheit. Diese sagt sich: Nur durch eine gute Organisation der Leitung ist die Decentralisation anzustreben. Die Leitung soll durchaus fachmännisch sein; sie soll die ganze Verantwortlichkeit tragen und von den verantwortlichen Verwaltungsorganen gewählt werden. Sie soll ungehindert, erfolgreich und freudig wirken können, man soll ihr nicht alle Augenblicke in die Zügel fallen können; allerdings soll eine gehörige Aufsicht durch die Verwaltungs- und Aufsichtsorgane walten. Sie sollen einen beständigen und freundlichen Verkehr mit der verkehrtreibenden Bevölkerung unterhalten. Die Hauptsache bei der Organisation ist der gute Direktor, der gute Beamte und der gute Angestellte. Diese bieten die erste Gewähr für den guten Gang der Sache.

Nun zur zweiten Hauptfrage, zum Verwaltungsrat. Das Wort will mir eigentlich nicht recht über die Lippen. Ich habe bedauert, dass man nicht mit den Privatbahnen auch die Verwaltungsräte derselben beseitigen will, denn die Erinnerungen, die dieses Wort auffrischt, sind nicht nur anziehende und angenehme. Ich hatte mir vorgestellt, dass man einfach «Eisenbahnrat» sagen könnte. Die Kommission hat den Kreisverwaltungsrat in einen Kreiseisenbahnrat umgemodelt, natürlich den Kompetenzen entsprechend; denn von Verwaltung kann ja überhaupt keine Rede sein und der Titel soll doch wenigstens dem Inhalt entsprechen. Ich hätte also gedacht, das Richtigste wäre, ganz ehrlich zu sagen: Eisenbahnrat. Bundesrat — Eisenbahnrat.

Die Minderheit der Kommission war bestrebt, den Gründen, welche dazu geführt haben, die Kreisräte einzuführen, möglichst gerecht zu werden, und sie hat Ihnen daher vorgeschlagen, die Mitgliederzahl des Eisenbahnrats von 55 auf 70 zu vermehren und die Wahlart zu ändern, allerdings dem Bundesrat einen Teil der Wahlen zu übertragen, den Kantonen durch Beimessung eines gleichen Teils Rechnung zu tragen und den verschiedenen wirtschaftlichen Berufsverbänden eine bestimmte Vertretung einzuräumen. Diesem Vorschlag hat man den Vorschlag gemacht, dass der Bundesrat dabei in der Minderheit sei, die Kantone und die Berufsklassen wählen mehr Mitglieder in den Eisenbahnrat als der Bundesrat. Ich teile die Bedenken nicht; ich habe auch in diesem Fall Vertrauen und nicht Misstrauen. Ich habe bereits mehrmals betont, dass bei einem solchen einheitlichen Eisenbahnrat die Obliegenheiten der Verwaltung rein und sauber ausgeschieden werden können und auch die Grenzen der Verantwortlichkeit sich von selbst ergeben.

Um nun aber der Decentralisation Rechnung zu tragen, füge ich bei, dass, was die Lieferungen anbetrifft, ich vollständig die Auffassung des Herrn Schobinger habe, die er gestern mitgeteilt hat. Ich bin weit davon entfernt, etwa ein Centralist aus Liebhaberei oder Gewohnheit und noch weniger aus politischer Abhängigkeit zu sein. Ich erinnere Sie, dass ich schon oft und schon vor mehr als zehn Jahren in diesem Rate eine ganz selbständige Stellung eingenommen habe. Aber nun zurück zur Berücksichtigung der decentralistischen Begehren! Der Verwaltungsrat, so gewählt, wie wir es vorschlagen, würde in die Kreise 1 bis 5 eingeteilt. Es würde eine ständige Kommission und es würden Kommis-

sionen für besondere technische und administrative Obliegenheiten gewählt. Ich bitte Sie, im Minderheitsantrag den Antrag zum Artikel 18 nicht zu übersehen. Aus der Diskussion und beinahe überall kann man sich davon überzeugen, dass dieser Teil des Minderheitsantrages nicht einmal gelesen worden ist. Das ist denn doch zu weit gegangen in der Nichtberücksichtigung einer Minderheit. Unsere Organisation gleicht etwa derjenigen eines Privatgeschäftes, in welchem verschiedene Teilhaber sich associiert haben, und sich in die Arbeit teilen. Wenn man sich in einem so grossen Geschäft zu sehr von den Grundsätzen entfernt, die sich allgemein und im Privatbetrieb bewährt haben, so wird man eben eine ganz unsichere Führung des Geschäftes gewärtigen müssen. Bei der von uns vorgeschlagenen Verwaltungsbehörde haben wir das, was Herr Köchlin gemeint hat, was sein Kreisrat aber eben nicht ist. Wir haben eine aus dem ganzen Lande vereinigte Behörde, die ein klares Ziel vor sich hat und auch einen festen Willen besitzt, die dabei so gestellt ist, dass sie sich selber fachmännisch ausbilden muss für die Obliegenheiten, die ihr zugeteilt sind. Werden Sie das bei den Kreisräten haben? Nein, da wird jeder auf den andern abstellen und dem Volke wird dabei am allerwenigsten gedient sein. Ist ein solcher Verwaltungsrat gut organisiert, sind die Obliegenheiten gut ausgeschieden, so bleibt für einen Kreisrat gar nichts mehr übrig. Ein solch einheitlicher Rat bietet die Gewähr für die richtige Verwaltung des Ganzen und für die richtige Behandlung der verschiedenen Landesteile. Glauben Sie nicht, dass wenn jemand in einem Landesteil, sagen wir in der romanischen Schweiz, sich in Differenzen mit der Direktion und Leitung befindet, er mehr Gehör findet, wenn er sich an ein Mitglied unserer Verwaltung wendet, das Sitz und Stimme im Verwaltungsrat hat, als wenn er sich an einen Kreisverwaltungsrat richtet und dieser sich dann an den Verwaltungsrat oder an die Generaldirektion wendet? Die Sache ist einfach: wo eine komplizierte Maschinerie ist, da ist der Verkehr des Publikums mit der Verwaltung kompliziert und schwierig. Menschen sind Menschen. Der Herr Kreisverwaltungsrat sagt dem Beschwerdeführer, wie es so geht: ich habe mich an den Kreisverwaltungsrat gewendet, der hat die Sache dem Verwaltungsrat unterbreitet, aber der Verwaltungsrat hat nicht gewollt u. s. w. Da giebt es eine Menge von Ausflüchten. Es ist niemand mehr verantwortlich. Also die Gewähr für einen korrekten, richtigen Gang ist ganz bestimmt auf Seite einer Einheitlichkeit der Verwaltung.

Dann ist noch eines. Es wird sich ein edler Wett-eifer zwischen diesen Männern entspinnen, die sich fachmännisch ins Zeug legen sollen, nicht ein Wett-eifer des Herausreissens, sondern ein Wett-eifer des Aufbaues, ein Wett-eifer, die verschiedenen Landesteile und die verschiedenen Richtungen der Verwaltung zu befriedigen. Ich bin also vollständig überzeugt, dass dem Volke gerade durch eine solche Verwaltung besser gedient ist.

In formeller Beziehung erlaube ich mir beizufügen, dass unser Antrag betreffend den Verwaltungsrat für sich allein gilt und nicht nur im Zusammenhang mit dem Antrag auf Beseitigung der Kreisräte.

Soll ich die Nachteile der Zersplitterung in der Verwaltung nochmals vor Ihre Augen führen? Ich

glaube, das sei nicht mehr notwendig. Sie werden alle einsehen, dass gerade die Vorteile, die man mit der Verstaatlichung anstrebt, durch die Zersplitterung der Verwaltung wieder in Frage gestellt werden: das Erträgnis, die Ersparnisse, aber insbesondere die Vereinfachung der Verwaltung.

Ich habe das Gefühl, dass es bei der Decentralisierung einen noch viel komplizierteren Apparat absetzen würde, als wir gegenwärtig haben. Was die Aufsicht anbetrifft, so haben wir jetzt doch wenigstens die Aufsicht des Bundes, während bei einer so komplizierten Einrichtung mit Kreisräten ein gewisser Eigenwille, eine gewisse Eigenmacht die Konsequenz wäre, und dann hätte man von der Centralleitung aus keinen Einfluss mehr. Wenn dann gar noch die Kreisdirektoren von den Kreisräten gewählt werden sollen, so kann man sich in der That fragen, ob es nicht richtiger wäre, beim bisherigen Zustand zu bleiben. Ich möchte Sie in dieser Beziehung vor Täuschungen warnen. Was sagen uns die Erfahrungen? Auswärts hat man nirgends, auch für viel grössere Netze, auch nur einen Gedanken an eine so komplizierte Organisation gehabt. Und was die angebliche Machtfülle durch die Wahl der Beamten und Angestellten betrifft, so berufe ich mich auf schon Gesagtes und verweise auf die Erfahrungen, die wir im Post- und Telegraphenwesen gemacht haben. Wir haben elf Postkreise, an der Spitze jedes Kreises aber nicht einen Rat, auch keinen Postverwaltungsrat, sondern wir haben die Postdirektoren, die Oberpostdirektion und das Postdepartement, und niemand wird sagen können, dass die Beschwerden und Wünsche, die an die Post gelangen, unberücksichtigt bleiben, wenigstens nicht, was die Prüfung und Verantwortung anbetrifft. Ich weise auch auf die Freigebigkeit hin, mit welcher Postgebäude erstellt werden. Aehnlich wird es sich mit den Bahnen verhalten. Man wird zwar sagen: das ist etwas anderes und man muss das zugeben, aber die Verwaltungsgrundsätze bleiben die gleichen.

Es sind ja der Konzessionen genügend gemacht worden. Wir haben statt drei Kreise fünf geschaffen; der Bund gewährt in liberaler Weise diesen und jenen Kreisen das Recht der Mitverwaltung; in den Behörden sind die Kantone und Berufsklassen stark vertreten; durch die Abteilung des Verwaltungsrates in lokale Behörden ist den verschiedenen Landesgegenden Rechnung getragen. Soll man nun etwa mit Rücksicht auf die Annahme des Gesetzes noch weiter gehen? Sie mögen entscheiden, ob man sich noch weiter von den Grundsätzen einer gesunden Verwaltung trennen soll. Ich bin mir natürlich bewusst, welche Folgen eine allfällige Verwerfung des Gesetzes hätte. Ich habe das genau geprüft, denn ich bin ein Freund der Verstaatlichung der Eisenbahnen. Ich weiss, dass die Gelegenheit, die Eisenbahnen zurückzukaufen, die Gelegenheit, mit unhaltbaren Zuständen zu brechen, dann verpasst ist, dass sie 15 Jahre lang nicht wieder kommen wird und dass dadurch die Möglichkeit der Amortisation auf den wünschbaren Zeitpunkt gefährdet ist. Ich begreife sehr wohl, dass Genf und Neuenburg die Ausdehnung des Bundesbahnnetzes verlangen. Ich kann auch begreifen, dass der Kanton Waadt an den Eisenbahnräten festhält; ich möchte aber seine Vertreter doch dringend bitten, den Minderheitsantrag zu Art. 18 und seine schwerwiegenden Folgen ins Auge zu fassen und

sich zu überzeugen, dass damit ihren Wünschen besser gedient ist, als mit den Kreisräten.

Die Minderheit schlägt Ihnen eine einheitliche, einfache und klare Organisation vor. Man hat dieser gegenüber zwar in einem befreundeten Blatt gesagt, eine volkstümliche Verwaltung werde wieder bedroht. Allerdings, die Volkstümlichkeit ist nicht immer in Uebereinstimmung mit einem saubern und korrekten Geschäft. Aber was der Sache dient, wird schliesslich auch dem Volke dienen und volkstümlich werden. Schaffen wir etwas, was wir verantworten können und was sich auf die Dauer halten kann, und vergessen wir bei dem grossen Werk den nationalen Gedanken nicht, der uns alle verbinden soll. Ich empfehle Ihnen die Anträge der Minderheit der Kommission.

**Wullschlegler:** Der Sprechende gehört ebenfalls zu denjenigen, welche auf eine möglichst zweckentsprechende Lösung der Verwaltungsfrage beim Eisenbahnrückkauf ein grosses Gewicht legen. Ich schicke zwar voraus, dass ich von dem Standpunkte aus, den ich in der ganzen Rückkaufsfrage einnehme, unter allen Umständen, möge die Frage der Verwaltung so oder anders ihre Lösung finden, für den Rückkauf stimmen werde. Sie sehen, dass ich hier mit offenen Karten spiele. Ich halte die Frage des Eisenbahnrückkaufs für eine solche von eminent wirtschaftlicher Bedeutung und von einer so zwingenden wirtschaftlichen Notwendigkeit, dass ich, vor die Frage: Annahme oder Nichtannahme? gestellt, alle meine schweren Bedenken gegenüber der Art und Weise, wie die Verwaltungsfrage hier, von massgebender Seite gelöst werden will, beschwichtigen kann und unter allen Umständen für den Rückkauf eintreten muss. Ich halte angesichts des dringenden Postulates der Vereinheitlichung des Betriebes und des Tarifwesens, wie sie durch die modernen Verkehrsverhältnisse gefordert wird, die Verstaatlichung der Eisenbahnen für derart notwendig, dass ich sagen möchte, sie gehöre, um ein bekanntes Lassallesches Wort zu gebrauchen, das er mit Bezug auf die Gewerbefreiheit und die Freizügigkeit aussprach, zu denjenigen Dingen, die man vielleicht nicht mehr diskutieren, sondern dekretieren sollte. Ich bin zu dieser Ueberzeugung auch durch die Thatsache gekommen, dass alle diejenigen Kreise, welche am Verkehrswesen beteiligt sind, und früher mit grosser Zähigkeit der Verstaatlichung der Eisenbahnen opponiert haben, heute mit ebenso grosser Entschiedenheit für dieselbe eintreten, dass man von den verschiedenartigsten, von kapitalistischen und antikapitalistischen Standpunkten aus äusserlich wenigstens zum gleichen Resultate, zur Notwendigkeit der Verstaatlichung der Eisenbahnen gelangt. Ich bin in dieser Ueberzeugung weiter durch die Thatsache bestärkt worden, dass der Föderalismus, wenigstens in den Sprechern, bei welchem er hier zum Ausdruck kam, den Rückkauf der Eisenbahnen in matter Weise bekämpft, dass der Föderalismus vor dem Rückkauf eigentlich schon kapituliert hat, was nicht zu wundern ist, wenn man sieht, wie die Privatwirtschaft sich als absolut unfähig erwiesen hat, die wichtigen Verkehrsbedürfnisse, die im Eisenbahnwesen repräsentiert sind, zu befriedigen, wie somit die Privatwirtschaft auf

dem Gebiete des Eisenbahnwesens Bankrott hat erklären müssen. Aber trotz dieser Erwägungen halte ich dafür, dass wir der Frage der Organisation der projektierten Bundesbahnen eine grosse Aufmerksamkeit schuldig sind, und es liegt mir gerade als warmer und überzeugter Anhänger des Eisenbahnrückkaufs und als Vertreter einer Partei, die von jeher mit aller Entschiedenheit und ohne hoffen zu dürfen, irgend einen Vorteil für einzelne ihrer Angehörigen davon erwarten zu können, für den Eisenbahnrückkauf eingetreten ist, sehr daran, dass die Frage so gelöst werde, dass man mit guter Aussicht auf Erfolg des grossen Werkes vor das Volk treten kann und nach allen Richtungen hin die Chancen der Annahme vermehrt werden.

Meine Herren, es genügt nicht, dass wir diese Frage vom alltäglichen geschäftlichen Gesichtspunkt aus betrachten und behandeln, obschon diese geschäftlichen Gesichtspunkte selbstverständlich eine grosse Rolle in der ganzen Frage zu spielen haben. Allein ich meine, wir sollten uns zugleich auch — ohne Vernachlässigung auch der geringsten geschäftlichen Interessen — auf eine höhere Warte stellen und uns dessen bewusst sein, dass das Werk der Eisenbahnverstaatlichung ein wirklich grosses Werk bloss dann genannt werden kann, wenn wir es ermöglichen, dass die Bahn-Verstaatlichung zugleich eines derjenigen Mittel werde, deren eine weit-sichtige, demokratische, sociale Reform zu ihrer Durchführung bedarf. Die Eisenbahnverstaatlichung soll nicht allein den nächstliegenden Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen, sondern gleichzeitig helfen, unsere demokratische Entwicklung zu fördern und die socialen Reformen weiter zu entwickeln, und von diesem Gesichtspunkte aus halte ich die Frage der Verwaltung für eine ausserordentlich wichtige. Es ist meiner Ueberzeugung nach eine grundfalsche Anschauung, wenn man, wie es oft geschieht und wie es leider hie und da auch von unreifen Socialisten, welche noch die Eierschalen des bürgerlichen Liberalismus oder Radikalismus mit sich herumtragen, geschieht, wenn man der Anschauung Ausdruck giebt, als bedeute jede Form der Verstaatlichung zugleich eine Ueberführung eines Betriebes in den Besitz des Staates zum Zwecke der alleinigen Befriedigung der allgemeinen Interessen, als sei jede Form der Verstaatlichung ohne weiteres etwas Socialistisches oder dem Socialismus wenigstens sich Näherndes, als sei sie etwas, das von vorneherein private Interessen und anderweitige, dem Gemeinwohl entgegenstehende Interessen förmlich ausschliesse. Ich betrachte diese Anschauung als ganz falsch und meine, dass es bei der Verstaatlichung sehr auf das Wie ankomme, um beurteilen zu können, ob diese Verstaatlichung eine mehr kapitalistische und eigen-nützige oder eine mehr socialistische und gemeinnützige sei. Gerade die Erfahrungen, welche man in andern Ländern, wo das Staatsbahnsystem besteht, gemacht hat, berechtigen mich, es auszusprechen, dass von der Verstaatlichung nicht ohne weiteres lauter Vorteile für das Gemeinwohl zu erwarten sind, sondern dass es in hohem Masse auf die Art und Weise der Organisation ankommt. Zweifellos ist meiner Ueberzeugung nach, dass die Verstaatlichung bei jeder Form der Organisation uns eine gewisse Einheitlichkeit im Betriebe und in der Tarifpolitik und uns auch eher eine Amortisa-

tion der Eisenbahnschulden bringen wird. Beruhigen kann mich auch, dass durch das Gesetz das fiskalische Interesse beim staatlichen Eisenbahnbetriebe ausdrücklich ausgeschlossen ist, beruhigen kann mich auch einigermaßen die Erwägung, dass bei uns, wo die Staatsinstitutionen mehr oder weniger demokratische sind, eine Vermehrung der Machtfälle der staatlichen Behörden nicht derart schlimme Konsequenzen haben muss, wie es in mehr oder minder despotisch regierten Ländern der Fall ist. Allein ich bin nicht ohne weiteres davon überzeugt, dass, unbekümmert um die Organisation der Bundesbahnen, alle die grossen Vorteile sich realisieren werden, welche das Schweizervolk und die Verstaatlichungsfreunde mit Recht von einer Verstaatlichung erwarten, nicht in dem Sinne, dass man meint, es müsse alles von heute auf morgen geschehen, aber in dem Sinne, dass man mit Eifer und planmässig an der Hebung des Verkehrs auf allen Gebieten arbeite und in absehbarer Zeit zu einer bedeutenden Verbesserung und Verbilligung des Eisenbahnverkehrs gelange. Es ist uns zwar in der bundesrätlichen Botschaft auseinandergesetzt worden, wie man glaubt, uns allerlei Vorteile in Aussicht stellen zu können, aber — die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube. Ich möchte bestimmtere Garantien haben, und dies erhoffe ich bloss von einer besseren Organisation, als sie durch die Projekte des Bundesrates und die Beschlüsse des Ständerates und die Anträge Ihrer Kommission geboten wird. Ich habe bereits auf die Erfahrungen hingewiesen, die man in Staatsbahnländern gemacht hat. Gewiss haben dort die Staatsbahnen, wir müssen das schon an täglichen Beobachtungen aus unserem Grenzverkehr konstatieren, eine Reihe von Vorteilen im Personen- und Gütertransport ermöglicht, deren wir heute in der Schweiz unter dem Privatbahnsystem noch ermangeln; allein auf der andern Seite sind diese Staatsbahnen heute noch weit davon entfernt, den Bedürfnissen des Publikums und den gerechtfertigten Anforderungen desselben zu entsprechen. Ich habe vor mir eine Broschüre, betitelt: «Die Eisenbahnreform in Württemberg» von Dr. Mühlberger, welche eine ganze Reihe von Aussetzungen an den dort von jeher bestehenden Staatsbahnen zu machen hat. Die Broschüre kommt nicht zum Schlusse, dass das Staatsbahnsystem verwerflich sei, sondern gelangt zum Resultate, dass die Staatsbahnverwaltung noch viel zu bürokratisch sei, den Anforderungen des kleinen Mannes viel zu wenig Gehör schenke, sich von den Grossen des Landes allzusehr beeinflussen lasse und dass daher eine weitergehende Decentralisation der Staatsbahnverwaltung eine Notwendigkeit sei. Sie haben auch in der neueren Zeit öfters in der Tagespresse gelesen, dass man sich speciell in Preussen über die vielfachen Unfälle auf den dortigen Staatsbahnen bitter beklagt, die darauf schliessen lassen, dass die Staatsbahnverwaltung auf das Ruhebedürfnis des Staatsbahnpersonals nicht die nötige Rücksicht nimmt. Es ist also aus den Erfahrungen anderer Länder der Schluss gegeben, dass wir nicht bedingungslos vom Staatsbahnbetrieb die Hebung all' der Uebelstände, über welche wir uns heute beklagen, zu erwarten haben. Ich mache Sie speciell darauf aufmerksam, dass wir ja, wenn wir die Bahnen verstaatlichen, im grossen und ganzen das gleiche Personal mit in den Staatsbahndienst her-

übernehmen müssen, welches bisher im Dienste der Privatbahngesellschaften gestanden hat. Wir werden also als General- und Kreisdirektoren, als höhere Beamte des Bahndienstes ausschliesslich Leute bekommen, die vorher im Dienste der Privatbahngesellschaften gestanden haben, dort im landläufigen Bahndienste verknöchert sind, welche sich festgerannt haben in dem Hochmut der Fachmänner und der souveränen Verachtung aller Anregungen und Neuerungen, welche aus der Mitte des Publikums herauskommen. Da meine ich also, wir thun gut daran, durch eine zweckentsprechende Verwaltungsorganisation dafür zu sorgen, dass ein frischerer Luftzug in die Verwaltung hineinkommt und wir uns nach und nach ein höheres Bahnpersonal im Eisenbahndienst heranziehen, das sich den Anforderungen des Verkehrs nicht verschliesst und für Neuerungen empfänglich ist, auch wenn diese nicht dem Genie eines Bureaukraten entsprungen sind. Ich fürchte sehr, dass, wenn wir da nicht durch zweckentsprechende Organisation vorsorgen, wir ganz genau so wie unter dem heutigen Privatbahnsystem unter Umständen eine Staatsbahnverwaltung bekommen, welche sich mit Händen und Füssen sperren wird, wenn es gilt, da und dort den lokalen Verkehr zu erleichtern, wenn es gilt, die Fahrtaxen zu verbilligen und zwar so zu verbilligen, dass eigentlich gerade durch diese Verbilligung nicht eine Mindereinnahme, sondern vielmehr eine Mehreinnahme resultieren wird, was diese Herren gewöhnlich nicht verstehen wollen, wenn es sich darum handelt, unsere Billetaushgabe und ganze Gestaltung des Billetwesens bedeutend zu vereinfachen, den bürokratischen Zopf, der da herrscht, abzuschneiden, wenn es gilt, unser blödsinniges Dreiklassensystem zu vereinfachen und vorläufig mindestens auf das Zweiklassensystem zurückzugehen. Ich fürchte sehr, wenn wir nicht eine demokratische, aus allen Bevölkerungsschichten hervorgehende Verwaltung haben, eine Verwaltung, die mit allen diesen Schichten in lebendigem, ich möchte fast sagen in täglichem Kontakt steht, wir nur mit Mühe und Not die Vorteile erreichen, welche das Volk als mit dem Staatsbahnsystem als selbstverständlich eintretend erwartet.

Man hat im Verlaufe der Diskussion sehr viel davon gesprochen, dass ja der Bund es sei, welcher die Finanzen liefere für die grosse Operation, die notwendig ist, um die Bahnen für den Bund zu erwerben, dass der Bund die Verantwortlichkeit für den Betrieb der Bundesbahnen habe, und man hat daraus gefolgert, dass man demgemäss dem Bundesrate den grösstmöglichen Einfluss auf die Verwaltung der Bundesbahnen einräumen müsse. Allerdings hat man diesen Grundsatz wieder abgeschwächt dadurch, dass man erklärte, freilich müsse die Staatsbahnverwaltung von der politischen Leitung des Landes losgelöst sein. Allein man hat diesen Grundsatz mehr nur theoretisch hingeworfen; praktische Gestalt hat er in den Vorschlägen des Bundesrates und den Beschlüssen des Ständerates nicht angenommen, sondern man ist nach und nach trotz der Proklamierung einer unabhängigen Verwaltung dabei stehen geblieben, dass der Bundesrat es sein müsse, der da in diesem Gebiete der Bundesbahnen am meisten zu sagen habe. Ist denn der Bundesrat der Bund? Man stellt die Sache einfach so dar, dass man meinen könnte, der Bund sei nichts anderes als die

hochverehrten sieben Mitglieder des Bundesrates; ich meine aber, der Bund sei das Schweizervolk. Und wer ist die erste und vornehmste Repräsentanz des Schweizervolkes? Das ist nicht der Bundesrat, bei allem Respekt vor diesen Herren; es ist auch nicht die Bundesversammlung, sondern es sind die stimmberechtigten Schweizerbürger, welche in erster Linie und in umfassender Weise das Schweizervolk repräsentieren. Ich meine, wenn man vom Bunde spricht, sollte man mehr als bisher statt an den Bundesrat und die Bundesversammlung an das Schweizervolk und die stimmberechtigten Schweizerbürger denken, und da scheint es mir, läge die Erwägung ausserordentlich nahe, dass wir bei der Organisation der Bundesbahnen, zumal es sich für den Bund um eine ganz neue Sache handelt, endlich auch einmal daran denken, das Schweizervolk an der Verwaltung dieses grossen, in alle Interessensphären eingreifenden Wirtschaftsorganismus zu beteiligen. Es sollte nicht bloss davon gesprochen werden, dass das Schweizervolk verpflichtet sei, den Räten das Vertrauen entgegenzubringen, ganz abgesehen davon, dass dies praktisch wenig Wert hat; denn das Vertrauen ist vielleicht zum grossen Teile schon verschwunden. Oder betrachten Sie das etwa als besonderen Ausdruck dieses Vertrauens, des Schweizervolkes gegenüber den Räten, dass Gesetze, welche hier mit wuchtiger Majorität angenommen worden sind, mit ebenso wuchtiger Majorität draussen verworfen werden? Ist dies das Vertrauen des Volkes zu den Räten? Ich meine, die Räte seien auf dem Punkte, wo sie alle Ursache haben, endlich einmal, statt nur Vertrauen vom Volke zu verlangen, dem Volke Vertrauen entgegenzubringen. Man soll nicht immer bloss, wenn es sich um neue Aufgaben handelt, diese Aufgaben mit allen Mitteln zu verwirklichen suchen; neue Zwecke erheischen auch neue Mittel. Oder wie stellen Sie sich die Sache vor, wie das wirtschaftliche Gebiet, dessen der Bund sich bemächtigen soll, eine weitere Ausdehnung zu erfahren habe? Wollen Sie denn immer und immer wieder den Bundesrat als den ausschlaggebenden Faktor bei der Verwaltung dieser wirtschaftlichen Unternehmungen hinstellen? Wollen Sie im Sinne der Männer der grossen französischen Revolution den Bundesrat zu einer Art Wohlfahrtsausschuss machen, der über alles und jedes entscheidet, oder wollen Sie nicht viel lieber das Schweizervolk als die entscheidende Instanz einsetzen und entsprechend der demokratischen Entwicklung des Landes, wie sie sich in Kantonen und Gemeinden sowohl wie im Bunde kundgibt, die Demokratie als Grundlage der wirtschaftlichen Unternehmungen des Landes hinstellen? Ich meine, der Bundesrat habe jetzt schon ausserordentlich viel zu thun, und ich bedaure, dass der hohe Bundesrat nicht selber vor der Verantwortung zurückschreckt, die ihm durch diese projektierte Organisation der Bundesbahnen aufgebürdet werden will. Kann der Bundesrat oder können die einzelnen Departementschefs mit gutem Gewissen behaupten, dass alle die vielen Hunderte und Tausende von Wahlen, welche sie das Jahr durch zu treffen haben, in voller Kenntnis der persönlichen und geschäftlichen Eigenschaften der zu Wählenden geschehen? Ich glaube, diese Zusicherung kann uns keiner der Herren im Bundesrate geben. Können die Herren Bundesräte behaupten, dass sie über die vielgestaltige Bundesverwaltung heute denjenigen

Ueberblick besitzen, der notwendig wäre, um Mitglied einer wirklich regierenden und nicht bloss von Sekretären u. s. w. mehr oder minder regierten Behörde zu sein? Wenn Sie nun die Kompetenzen des Bundesrates erweitern, so thun Sie ihm den schlechtesten Gefallen; sie vermindern seinen Charakter als einer politisch initiativen Behörde; sie machen ihn zu einer geplagten Körperschaft, die vor lauter Einzelheiten und lauter Wahlen nicht mehr zu einem ruhigen Ueberblick über das gesamte wirtschaftliche und politische Getriebe des Landes kommt. Ich meine also, es sei eine Sache zwingender Notwendigkeit, mit dieser selbständigen Verwaltung, welche man bisher bloss theoretisch proklamiert hat, auch im Gesetze Ernst zu machen, und da scheint mir, es sei ganz unangebracht, wenn man, wie vorhin Herr Geilinger, so das grosse Wort ausspricht, die Decentralisation sei eigentlich gleichbedeutend mit Desorganisation, wie der Bundesrat es ausgesprochen habe, ja sogar mit Demoralisation. Das sind Schlagworte, hinter denen im Grunde sehr wenig steckt. Man könnte ebensogut sagen und würde nicht mehr übertreiben, wenn man erklärte: Die Centralisation, das ist die Korruption. Ich bin weit davon entfernt, etwas Derartiges aussprechen zu wollen; es kommt sehr darauf an, welche Centralisation und welche Decentralisation. Es handelt sich darum, diesen beiden Grundsätzen, in richtiger Weise und in demjenigen Masse, wie es durch die Bedürfnisse der Verwaltung selber erfordert wird, gerecht zu werden und da meine ich allerdings, ist Centralisation im Eisenbahnbetriebe so notwendig, wie dem einzelnen Menschen das tägliche Brot. Aber nicht minder notwendig ist, wenn wir nicht eine einseitige, bürokratische, mit den Bedürfnissen des Landes nicht genügend vertraute Verwaltung bekommen sollen, die Decentralisation, und da scheint mir, anknüpfend an vorhin Gesagtes, dass wir eine passende, zweckmässige Decentralisation am ehesten erreichen, wenn wir zunächst darauf Bedacht nehmen, die breiten Schichten des Volkes an der Verwaltung mitzubeteiligen. Die Gesamtinteressen setzen sich schliesslich zusammen aus einer grossen Summe von einzelnen Interessen, von Gruppeninteressen aller Art, und es geht nicht an, dass man da grossartig von den Gesamtinteressen spreche und dann sich gleichgültig über all die verschiedenen Einzelheiten hinwegsetze, die ja doch schliesslich Glieder dieser Gesamtinteressen sind.

Da, meine ich, würden wir die Mitbeteiligung des Volkes in erster Linie dadurch finden, dass wir dem Volke selbst in der Gesamtheit seiner stimmberechtigten Bürger ein Wahlrecht geben für das oberste Organ der Bundesbahnverwaltung, den Verwaltungsrat oder Eisenbahnrat, wenn Sie ihm so nennen wollen, wie Herr Geilinger es wünscht. Nun gebe ich allerdings zu, dass lediglich vom Standpunkte der Eisenbahnbedürfnisse aus es am zweckmässigsten wäre, diese Volkswahl nicht mit Rücksicht auf die kantonalen Grenzen, sondern lediglich mit Rücksicht auf die Verkehrsregionen zu treffen, dass es am einfachsten und natürlichsten wäre, diese Wahlen in den Eisenbahnkreisen treffen zu lassen, die lediglich vom Standpunkte der Verkehrsinteressen aus zusammengesetzt sind. Allein Sie wissen, wie sehr die föderalistischen Interessen bei jedem Anlasse Berücksichtigung erheischen, und darum müssen wir ihnen auch hier Rechnung tragen. Ich habe das

in meinem Vorschlage gethan, von welchem ich nebenbei bemerken will, dass er nicht in allen Teilen meine Anschauungen in ihrer Reinheit ausspricht, sondern eine Annäherung an die Vorschläge sucht, welche bereits von anderer Seite gemacht sind, aber nur insoweit, als es sich mit meinen grundsätzlichen Anschauungen vereinbaren lässt. Ich schlage also vor, dass das Volk in den Kantonen und Halbkantonen Mitglieder dieses Verwaltungsrates wähle und zwar nehme ich hier eine homöopathische Dosis der Berücksichtigung der grössten Kantone mit auf, indem ich sage, dass die Kantone mit über 200,000 Einwohnern ein Mitglied mehr wählen, also etwas stärker vertreten sein sollen, als die kleinen Kantone, welche sehr oft am Eisenbahnverkehr nur in beschränktem Masse beteiligt sind. Man kann diese Wahl von Mitgliedern durch die stimmberechtigten Bürger ein kantonalistisches Prinzip nennen, gewiss; allein es wäre falsch, es auf die gleiche Stufe zu stellen mit demjenigen kantonalistischen Prinzip, das repräsentiert wird, wenn man diese Wahlen den kantonalen Behörden, Regierung und Grossen Räten überträgt. Das Volk wird nicht immer gleich wählen wie seine Vertreter in der gesetzgebenden oder administrativen kantonalen Behörde, und ich meine, es liege bereits in diesem Prinzip der Volkswahl innerhalb der Kantone auch ein tüchtiges Stück centralistisches Prinzip, indem wir die Schweizerbürger zur Wahl eines grossen Theiles des Verwaltungsrates herbeiziehen und zwar die Schweizerbürger, welche bei den eidgenössischen Wahlen und Abstimmungen stimmberechtigt sind. Wenn wir uns also hier auf den Boden der Bundesgesetzgebung stellen, machen wir auch dem centralistischen Prinzip eine gerechtfertigte Konzession. Diese Mitglieder, welche aus der stimmberechtigten Bürgerschaft der Kantone gewählt sind, werden nicht in allen Kantonen lediglich Vertreter ihrer kantonalen Interessen sein, sondern sie werden gleichzeitig auch gewisse centralistische Anschauungen mitvertreten. Uebrigens kann hier eingeschaltet werden, dass die Kantone ja bekanntlich nicht immer das gleiche einheitliche Prinzip haben, sondern dass eine Reihe von Kantonen innerhalb ihrer Grenzen mit Bezug auf die allgemeinen Verkehrs- und die speciellen Eisenbahninteressen sehr auseinandergehen und Kantonsteile verschiedener Kantone oft verwandtere Interessen haben auf diesem Gebiet, als Teile eines Kantons selber. Auf der andern Seite aber wäre es verkehrt, anzunehmen, dass dadurch, dass Mitglieder des Verwaltungsrates durch den Bundesrat gewählt werden, schon die nötige Garantie geboten sei, dass diese Herren dann lediglich die Gesamtinteressen vertreten. Wie oft spricht man von Gesamtinteressen und versteckt dahinter bloss das Interesse irgend welcher tonangebenden wirtschaftlichen oder politischen Gruppen! Ich habe durchaus nicht die Ueberzeugung, dass jeder Vertreter, den der Bundesrat wählt, eo ipso ein Vertreter des Gesamtinteresses in allen Fragen sei, sondern ich verspreche mir vielmehr eine Vertretung der Gesamtinteressen, wenn wir die verschiedenartigen regionalen und wirtschaftlichen Gruppen bei der Zusammensetzung des Verwaltungsrates berücksichtigen.

Da komme ich auf eine zweite Kategorie von Organisationen, welche eine Vertretung im Verwaltungsrate erhalten sollten; ich meine die verschiedenen wirtschaftlichen Verbände und stimme hier

im grossen und ganzen mit dem überein, was von den Herren Geilinger und Genossen vorgeschlagen wird. Nur meine ich, dass es vielleicht zweckmässiger wäre, nicht jetzt schon im Gesetze die einzelnen Verbände namhaft zu machen, sondern darüber zunächst Untersuchungen zu machen und dann durch besondern Beschluss der Bundesversammlung die Verteilung auf die einzelnen Verbände vorzunehmen, die ohnehin einer periodischen Revision bedarf. Ich möchte hier nicht auf Details eintreten und behalte mir überhaupt vor, eventuell zu dem bezüglichen Antrage der Herren Geilinger und Genossen bei der artikelweisen Beratung ein Amendement zu stellen. Allein es liegt mir daran, zu betonen, dass nicht bloss etwa, wie man es in gewissen Kreisen verstanden hat, vorzugsweise die Interessen des grossen und kleinen Unternehmertums vertreten sein sollen, sondern ebenso sehr neben den verschiedenen Interessen der Landwirtschaft auch die Interessen der Arbeiterschaft und der Konsumenten, die ihnen gebührende Berücksichtigung und Vertretung im Verwaltungsrate erfahren sollen. Man wird vielleicht gegen eine officielle Vertretung der wirtschaftlichen Verbände gewisse doktrinär-konstitutionelle Einwendungen erheben; man wird sagen, man gebe da einem Teile der Bürger eine doppelte Vertretung. Ich halte diese Einwendung nicht für zulässig; denn diese Interessenverschiedenheiten und Interessengegensätze bestehen faktisch und es hiesse sich auf den Standpunkt des Jakobinertums stellen, das glaubte, die allgemeine Gleichheit sei hergestellt, wenn es die konstitutionelle, die formale Gleichheit proklamiere und dafür die Interessengruppierung nicht auch in der Organisation solcher wirtschaftlicher Betriebe berücksichtigte. Nur dann kann ein solcher Betrieb richtig funktionieren, wenn es gelingt, den verschiedenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Ich halte es auch für notwendig, dass das Bahnpersonal ebenfalls seine Vertretung finde; ich habe darüber, wie es geschehen könnte, zwei Ansichten aussprechen gehört; die eine gieng davon aus, dass man den Vertretern des Personals bloss beratende Stimme einräumen solle, die andere, dass man diese beratenden Stimmen überhaupt möglichst vermeiden sollte und demgemäss dem Bahnpersonal, wie es wahrscheinlich auch selber wünscht, eine entscheidende Stimme einräumen sollte. Ich meine, wir müssen auch nach dieser Seite hin ein neues Prinzip in unsere wirtschaftliche Verwaltung einführen; wir müssen aufhören, das rein absolutistische Prinzip in unsern Verwaltungen anzuwenden und müssen anfangen, wenn auch zunächst nur in homöopathischer Dosis, das Prinzip der Demokratie einzuführen, weil wirtschaftlicher Absolutismus auf die Dauer unvereinbar ist mit der politischen Demokratie und der persönlichen Freiheit der einzelnen Bürger. Deshalb sollten wir hier beginnen und einen Versuch machen mit dem Personal der Bahnen, einem Personal, von welchem wir wissen, dass es auf einer hohen Stufe der Intelligenz und Disziplin steht, sodass also hier die Gefahr eines Fiaskos des Versuches am allerwenigsten vorliegt. Sie werden dadurch am allerehesten der Streikgefahr, von welcher vor einigen Monaten in diesem Saale so viel die Rede war, begegnen. Ich halte allerdings dafür, dass, um diesen Zweck vollständig zu erreichen, bei den vielfachen Differenzen, welche zwischen Beamten, Angestellten und Vorgesetzten entstehen können, die Schaffung

von Schiedsgerichten, von Prud'hommes innerhalb der Verwaltung notwendig ist, vor welchen der Angestellte sein Recht suchen kann und zwar mit grösserer Aussicht, als er es heute auf dem bekannten bürokratischen, die Vorgesetzten begünstigenden Wege suchen muss. Allein ich will diesen Gedanken nicht weiterspinnen, weil ich vorhabe, wie ich schon bei einem andern Anlasse bei dem Besoldungsgesetz ankündigte, eine specielle Motion — ich hoffe noch vor Schluss dieser Session — einzubringen, welche eine grundsätzliche Lösung dieser Frage auf dem gesamten Gebiete der Bundesverwaltung anstrebt.

Ich glaube, der Bundesrat habe eine freiere Stellung gegenüber den Bundesbahnen, wenn er, wie schon heute gegenüber den Bahngesellschaften, lediglich Kontrollinstanz ist. Ich halte es nun für angemessen, wenn der Bundesrat mit Rücksicht darauf auch eine gewisse Vertretung im Verwaltungsrate hat, um über die Vorgänge in demselben unterrichtet zu sein; ich glaube aber, dass diesem Bedürfnisse genügend entsprochen werde, wenn wir ihm eine Vertretung von 10 Mitgliedern einräumen, wobei ich Gewicht darauf lege, dass diese Mitglieder nicht zugleich der Bundesversammlung angehören dürfen, damit nicht eine zu grosse Intimität zwischen Bundesrat und Bundesversammlung auf dem Gebiete des Bahnwesens eintrete. Wir müssen überhaupt trachten, dass die Mitglieder der Bundesversammlung vom Bundesrat möglichst unabhängig gestellt werden; wir haben heute schon verschiedene, allerdings nicht ausgesprochene Abhängigkeitsverhältnisse nach dieser Richtung hin, welche nicht im Interesse des Landes liegen und auch nicht im Interesse einer objektiven Beratung der Vorlagen, welche wir in der Bundesversammlung zu beraten haben. Ich will noch bemerken, dass bei der Festsetzung der Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates mich der Gedanke geleitet hat, den Verwaltungsrat nicht zu einem allzu grossen zu machen; es würde sich gestützt auf die Volkszählung von 1888, was die vom Volk zu wählenden Mitglieder betrifft, eine Gesamtzahl von 59 ergeben, also weniger als von anderer Seite vorgeschlagen wird. Denn ich halte es in der That für eine gewisse Schwerfälligkeit und Schwierigkeit, wenn der Verwaltungsrat allzu zahlreich wird. Ich möchte auch noch zur Unterstützung derjenigen Argumente, welche ich für eine Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verbände angeführt habe, darauf hinweisen, dass wir damit gewissermassen einen Mangel ersetzen, welcher der Volkswahl anhaftet, den Mangel nämlich, dass für eine so geringe Zahl, wie wir sie durch das Volk wählen lassen, das Prinzip der Proportionalität nicht berücksichtigt werden kann, sondern dass wir das System des absoluten Mehrs dort beibehalten müssen. Es würde nun diese Vertretung der wirtschaftlichen Verbände einigermaßen den Mangel des Proporz bei den Volkswahlen zu ersetzen geeignet sein. Von dem Gedanken ausgehend, dass die Verwaltung von den politischen Landesbehörden möglichst unabhängig sein soll, bin ich zu einer weiteren Forderung gekommen, die in andern Vorschlägen auch enthalten ist, dass die Generaldirektion und die Kreisdirektionen nicht durch den Bundesrat, sondern durch den Verwaltungsrat gewählt werden sollen. Ich will hier nicht auf Einzelheiten eintreten; es kann das bei der artikelweisen Beratung geschehen. Die Kreiseisenbahn-

räte beantrage ich fallen zu lassen, aber nur unter der Voraussetzung, dass der Gesamtverwaltungsrat so gewählt werde, wie ich es zu proponieren mir erlaube; bei irgend einer andern Zusammensetzung behalte ich mir vor, für Beibehaltung der Kreiseisenbahnräte zu stimmen, gewissermassen als eines notwendigen Uebels, wenn dieser Ausdruck erlaubt ist. Ich fürchte allerdings, dass diese Kreiseisenbahnräte ein ziemlich überflüssiges Möbel werden, wenn man ihnen zu wenig Kompetenzen einräumt, oder aber dass die Schwerfälligkeit des ganzen Organismus erhöht werde, wenn man ihnen eine grössere Zahl von Kompetenzen einräumt, und dem möchte ich eben vorbeugen dadurch, dass ich die decentralistischen Interessen, die Interessen der einzelnen Regionen des Landes und der einzelnen wirtschaftlichen Berufsgruppen des Landes direkt im Verwaltungsrate vertreten sehen möchte. Ich halte allerdings dafür, es ist nicht das Gleiche, ob Leute, die bestimmte Interessen vertreten, lediglich unter sich zusammentreten und, ohne die Ansichten der andern zu hören, über diese spezifischen Interessen abstimmen oder ob sie im Verein mit Vertretern anderweitiger Interessen zusammentreten und dadurch genötigt sind, auf die anderweitigen Interessen Rücksicht zu nehmen und einen Ausgleich zwischen den verschiedenartigen Interessen zu suchen, damit sich daraus das Gesamtinteresse in möglichster Klarheit und Reinheit ergebe. Allein wie gesagt, wenn Sie meinen Vorschlag in Bezug auf die Wahl des Verwaltungsrates nicht acceptieren, dann bin ich allerdings unter Umständen dafür, dass wir die Kreiseisenbahnräte nach dem Vorschlage Ihrer Kommission belassen, weil sie dann allerdings in verschlechterter Form das decentralistische Prinzip zum Ausdruck bringen, ein Prinzip, das in der einen oder andern Form unbedingt in der Vorlage zum Ausdruck gebracht werden muss.

Meine Herren! Im Interesse der grossen Sache, um welche es sich hier handelt, möchte ich Sie dringend ersuchen, diese Verwaltungsfrage nicht leicht zu nehmen, möchte ich Sie auffordern, nicht in dem bisher gewohnten Geleise der Diskussion sich weiter zu bewegen, sondern sich dessen bewusst zu sein, dass neue Zwecke neue Mittel erheischen. Versuchen wir eine zweckmässigere Organisation; sie wird so wie so keine auf Menschenalter hinaus dauernde sein, sondern sie wird gestützt auf die Erfahrungen, welche man macht, später eben im einen oder andern Punkte zu ändern sein. Aber schaffen Sie wenigstens eine demokratische Grundlage, welche von vorneherein geeignet ist, das Vertrauen des Volkes zu gewinnen und auf welcher wir weiter bauen können. Seien Sie sich dessen bewusst, dass wenn der Staat daran geht, neue Funktionen wirtschaftlicher Natur zu übernehmen, auch eine neue Ausscheidung und Trennung der Gewalten unumgänglich notwendig wird. Wie beim Uebergang vom Feudalstaat zum modernen bürgerlich-kapitalistischen Staat die Trennung der Gewalten in die gesetzgebende, richterliche und administrative Gewalt kam, so wird mit dem Uebergange vom bürgerlich-kapitalistischen zum socialen — ich sage nicht zum socialistischen, um ängstliche Gemüter nicht zu beunruhigen — Staate, der sich nicht auf das bestimmte Programm dieser oder jener Partei, sondern auf die thatsächlichen Bedürfnisse aufbauen wird, eine weitere Differenzierung der Gewalten



notwendig sein, nämlich eine Trennung zwischen der politisch administrativen und der wirtschaftlich administrativen Gewalt. Wenn Sie die Gewaltentrennung nicht wenigstens anbahnen, wenn Sie nicht darauf Rücksicht nehmen, im Laufe der Zeit diese Gewaltentrennung durchzuführen, so werden Ihre spätern Verstaatlichungsversuche am demokratischen Sinne des Schweizervolkes scheitern, und wichtige wirtschaftliche Probleme werden nicht gelöst werden können. Wenn Sie glauben, mit der bisherigen administrativen Praxis diese grossen Probleme lösen zu können, so werden Sie in einem künftigen Fall zu einer Art von Staatssozialismus kommen, der mit dem demokratischen Sozialismus nichts gemein hat, sondern eine frappante Aehnlichkeit mit dem imperialistischen Sozialismus eines Napoleon III. besitzt. Der aufrichtige Demokrat will von einem solchen Sozialismus nichts wissen; er liegt auch nicht im Interesse unseres Landes, nicht im Interesse einer baldigen Lösung der grossen wirtschaftlichen Probleme, sondern ich glaube, es liege im Interesse aller Verstaatlichungen, speciell im Interesse der Eisenbahnverstaatlichung, wenn wir einmal versuchen, ein neues Prinzip zur Anwendung zu bringen und statt immer das Vertrauen des Volkes für den Rat zu beanspruchen, endlich einmal das Vertrauen des Rates dem Volke entgegenzubringen.

**Wunderly:** Verzeihen Sie mir, wenn ich von der Molltonart des verehrten Herrn Vorredners wieder zu einer gewöhnlicheren Tonart übergehe.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist nicht nur das wichtigste, sondern auch das einschneidendste Unternehmen, das die Schweiz in absehbarer Zeit an die Hand nehmen kann. Alle Klassen, vom kleinen Steuerzahler bis zum grossen, vom Spezereihändler bis zum Grosskaufmann, sind mit dem grossen wirtschaftlichen Verkehrsmittel, den Eisenbahnen, eng verbunden und davon abhängig. Ich kenne kein Unternehmen, das auf gleiche Weise seine Fäden in alle möglichen Lebenslagen hineinspinnen kann, wie das Eisenbahnunternehmen. Von dem Melkstuhl weg bis zur Schreibstube können wir alle von den Eisenbahnverwaltungen «gezwickelt» werden. Wir alle können durch sie in unsern Interessen geschädigt werden. Deshalb nimmt das Schweizervolk an der Organisation der Staatsbahnen das allergrösste Interesse. Wenn sich heute im Verwaltungswesen der Eisenbahnen Uebelstände zeigen, ist es überaus schwierig, die von diesen Uebelständen Betroffenen dazu zu bringen, eine Petition zu unterschreiben. Die Leute haben Angst vor den Eisenbahnverwaltungen. Ihre Interessen stehen dabei im Spiele. Entweder haben sie einen Verwandten als Beamten oder Angestellten bei der Bahn oder sie sind Lieferanten der Gesellschaften, so dass sie es nicht wagen, ihre Unterschrift zu geben. Deshalb ist es für alle Schichten der Bevölkerung notwendig, dass eine vollständige Organisation geschaffen werde, eine Verwaltung, bei welcher alle Berufsverbände und alle Schweizerbürger mitzusprechen haben.

Gestatten Sie mir, ehe ich auf die Sache selbst eintrete, einige Worte über das Unternehmen selbst. Es ist betont worden, dass wir das Postunternehmen, das Telegraphenunternehmen, das Alkoholunternehmen

haben und dass das alles ungefähr dasselbe sei, wie das Eisenbahnunternehmen. Ich bin gar nicht dieser Ansicht. Die erstern sind nicht blosse Unternehmen mit geschäftlichem Charakter. Die Eisenbahnen aber können nicht regiert werden, wie das Alkohol- und das Postunternehmen, wo der Bund jeweilen den Preis bestimmen kann, den er für seine Ware und seine Arbeit haben will, sondern sie müssen rein geschäftlich betrieben werden. Unsere Bahnen hängen von den internationalen Gütertarifen ab; sie werden ihr Leben nur dann fristen können, wenn die internationalen Gütertarife so gestaltet werden, dass sie befruchtend auf ihre Netze wirken. Das gilt auch schon für die jetzigen Privatbahnen. Diese internationalen Gütertarife sind von der grössten Wichtigkeit. Die bayerischen, badischen, französischen Bahnen mit ihren grossen Netzen können unsere Bahnen durch neue Tarife von heute auf morgen schädigen wollen und sofort muss Remedur geschaffen werden. Es muss also geschäftlich vorgegangen werden und es muss eine geschäftliche Organisation getroffen werden.

Was die Kompetenzen der Behörden anbelangt, so werden dem Bundesrate in Art. 11, Ziff. 5 des Entwurfes alle diejenigen Kompetenzen vorbehalten, die er bis anhin gegenüber den Privatbahnen gehabt hat. Das will sagen, der Bundesrat sei zum voraus in allen Streitigkeiten zwischen Kantonen, Gemeinden und Privaten einerseits und den Staatsbahnen anderseits als Schiedsrichter bezeichnet. Wir fragen nun: Ist es geboten, dass der Schiedsrichter zugleich auch die Leitung der Staatsbahnen übernehme? In den Verhandlungen, die wir darüber in der kaufmännischen Gesellschaft in Zürich gepflogen haben, sind wir zum Schluss gekommen, dass dies nicht thunlich sei.

Die Verantwortlichkeit der obersten Landesbehörde liegt in zweiter Linie in der Kontrollierung der Finanzen. Die Finanzen des neuen Staatsbahnunternehmens haben nicht nur Einfluss auf die Bahnen selbst, sondern auf die Finanzen des gesamten Vaterlandes. Darum ist die Genehmigung des Budgets und der Rechnung der Eisenbahnen, der Vorlagen über Anleihen zum Zwecke des Ankaufs von Bahnen u. s. w. in die Hand des Bundesrates gelegt. Bis jetzt konnte unsere oberste Landesbehörde im Tarifwesen der Eisenbahnen keine Rolle spielen. Wir sagen das sehr ungern und die Herren Köchlin und Wild, sowie der Sprechende möchten dem dadurch abhelfen, dass wir dem Bundesrat auch noch die Obergewalt über das Tarifwesen geben. Im Entwurf ist bloss vorgesehen, dass die Bundesversammlung über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung zu beschliessen habe. Die Bundesversammlung kann also darüber entscheiden, ob wir Staffeltarife, ob wir den Zonentarif einführen wollen, welche Minimalansätze festgesetzt werden sollen u. s. w. Damit ist aber das Tarifwesen selbst nicht in die Hand der Bundesversammlung gelegt. Es wäre dies auch ganz unmöglich, wenn man bedenkt, mit welcher peinlichen Sorgfalt die Tarife bis ins einzelne ausgearbeitet werden müssen. Das Fehlen der Obergewalt des Bundesrates über das Tarifwesen ist ein schwacher Punkt in unserm jetzigen Eisenbahnwesen und ein schwacher Punkt im vorliegenden Entwurfe, den wir durch unsern Antrag beseitigen möchten.

Ein anderer schwacher Punkt in dem Finanzsystem der heutigen Privatbahnen ist die Amorti-

sation. Die oberste Entscheidung hierüber liegt nun auch in den Händen des hohen Bundesrates.

Alles, was zum Betrieb der Bahnen gehört, wollen wir dagegen in die Hände des Verwaltungsrates und der Generaldirektion legen. In erster Linie soll die Generaldirektion berufen sein, den Betrieb bis in alle Details zu überwachen. Aber um Tausende von Kilometern überwachen zu können, bedarf es nicht nur der Generaldirektion und des Verwaltungsrates, sondern auch der Kreisdirektionen und Kreisverwaltungsräte. Bei diesen können auch die kleinen Leute ihre Anliegen vorbringen. Jedermann weiss, an wen er sich zu wenden hat, und er wird sich vor den Kreisdirektoren und Kreisverwaltungsräten weniger genieren, als vor den Mitgliedern der Generaldirektion und des Verwaltungsrates. Wenn Sie bei der Zusammensetzung des Verwaltungsrates noch, wie es vorgeschrieben ist, alle Bevölkerungsschichten berücksichtigen, so glaube ich, schaffen Sie eine volkstümliche Organisation, welche mit der Zeit den Grundpfeiler unseres ganzen Staatsbahnsystems bilden wird.

Wenn wir alles, was den Betrieb betrifft, in die Hände des Verwaltungsrates und der Generaldirektion legen, so versteht es sich von selbst, dass diejenigen, welche den Betrieb in erster Linie zu leiten haben, d. h. die Generaldirektoren und Kreisdirektoren, vom Verwaltungsrat zu wählen sind. Der Verwaltungsrat, der für den Betrieb verantwortlich ist, soll es in der Hand haben, die Männer seines Vertrauens an die Spitze der Eisenbahnen zu stellen. Daneben schlagen wir Ihnen vor, für diese Wahlen das Genehmigungsrecht des Bundesrates vorzubehalten. Es lässt sich ja auch denken, dass der Verwaltungsrat unter Umständen einen Direktor wählen könnte, der den Volksinteressen nicht entsprechen würde. Für solche ausserordentliche Zufälle ist der Bundesrat wieder da, aber nur als Schiedsrichter, als oberster Wächter des Gesetzes. Der Bundesrat soll nicht hinuntersteigen in die Tagtäglichkeit des Kampfes und der Widerwärtigkeiten, sondern auf dem Niveau bleiben, auf das ihn das Vertrauen des Volkes gestellt hat.

Man wendet freilich ein: ja was hat das Genehmigungsrecht für eine Bedeutung? Meine Herren, die Vereinigten Staaten Nordamerikas werden mit dem Plazet, dem Genehmigungsrecht des Präsidenten regiert. Warum soll es denn hier nichts bedeuten?

Ich möchte Sie bitten, unsere Anträge noch ein wenig zu erdauern und unsern Anregungen einige Aufmerksamkeit zu schenken. Es handelt sich hier um die prinzipielle Feststellung des grössten und wichtigsten Unternehmens der Schweiz, es handelt sich um eine Schuldenkontrahierung von einer Milliarde, und es handelt sich um die Existenz von Handel und Gewerbe.

Sie alle hörten, wie Frankreich uns im Handelsvertrag behandelt hat. Auch auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik wird Frankreich keine bessere Rolle spielen. Auch von andern Staaten haben wir wenig zu erwarten, besonders in Deutschland, wenn die Junkerpartei mit kolossalen Schutzzöllen ans Ruder kommt. Von der Handelspolitik haben wir also nichts zu erwarten, aber von einer gesunden Eisenbahnpolitik dürfen wir viel erwarten, von einer gesunden Tarifpolitik dürfen wir viel erwarten und von einer Erstarkung unseres Verkehrslebens haben wir am meisten zu erwarten. Das suche ich in der richtigen Gliederung der verschiedenen Behörden, in einer

richtigen Ordnung der Kompetenzen, in der richtigen Anhandnahme des ganzen Geschäftes.

Ich will Ihre Zeit nicht zu lange in Anspruch nehmen. Ich werde mir vielleicht erlauben, bei diesem oder jenem Punkt nochmals einzugreifen. Namens der kaufmännischen Gesellschaft von Zürich, namens der Herren Geilinger, Wild und mir selbst möchte ich Ihnen empfehlen, unsere Anträge möglichst zu berücksichtigen und, wenn es Ihnen möglich ist, ihnen zu folgen.

**Künzli:** Allseitig sind wir einverstanden, dass die Verwaltung der Bundesbahnen eine selbständige, von der Bundesverwaltung gesonderte sein soll. Die Bundesbahnen sollen dem Verkehr dienen, sie sind ein finanzielles Geschäft, von dem die politischen Einflüsse ferngehalten werden müssen. Ich bin auch überzeugt, dass eine künftige Bundesbahnverwaltung bestrebt sein wird, tüchtige Kräfte heranzuziehen, wo sie sie findet, gleichgültig, in welchem politischen Lager sie stehen. Ich teile auch nicht die Befürchtung, dass das grosse Heer der Eisenbahner dem Bundesrat eine grosse politische Macht zuführen werde, denn wir wissen ja, dass die Eisenbahner gewohnt sind, in politischen Dingen ihre eigenen Wege zu wandeln. Doch, ich will mich an das Schema halten, das der Herr Präsident der Kommission gestern für unsere Beratungen gewissermassen aufgestellt hat, und die Fragen, die hier in Betracht kommen, an Hand dieses Schemas erörtern.

Zunächst die Frage: Kreiseisenbahnräte oder nicht? Da gestehe ich Ihnen unumwunden, dass ich dem Vorschlag des Bundesrates unbedingt den Vorzug gegeben hätte; allein praktischerweise können wir hier nicht eintreten für das, was wir für das Beste gehalten hätten, sondern wir haben mit den Beschlüssen des Ständerates und mit stark ausgeprägten Stimmungen in unseren eigenen Reihen zu rechnen, ohne welche eine Durchführung der Verstaatlichung nicht möglich ist. Ich meine also, wir befinden uns in einer Lage, wo wir die Kreiseisenbahnräte acceptieren müssen. Allein das wollen wir nicht, dass die Kompetenzen der Generaldirektion und des Verwaltungsrates zu gunsten der Kreiseisenbahnräte und der Kreisdirektionen vermindert werden. Wir wollen nicht, dass an die Stelle der fünf Verwaltungsräte der grossen Privatbahngesellschaften fünf Kreiseisenbahnräte mit annähernd gleichen Kompetenzen treten. Wir wollen einheitlich geleitete Bundesbahnen, und wir wollen nicht fünf eidgenössische Kreiseisenbahnen. Es würde sich wahrhaftig nicht der Mühe lohnen, die Eisenbahnen zu verstaatlichen, wenn wir von vorneherein auf jede Vereinfachung und alle die Ersparnisse verzichten würden, die wir uns von der Verstaatlichung versprechen. Ich meine also — ich wiederhole es — dass wir die Kreiseisenbahnräte acceptieren sollen, dass man aber die Kompetenzen der verschiedenen Organe der Bundesbahnverwaltung so belassen soll, wie sie von der Mehrheit der Kommission festgesetzt worden sind. In diesem Fall haben wir nicht zu riskieren, dass unsere Eisenbahnverstaatlichung eine unmögliche und die Leitung keine einheitliche sein werde.

Eine zweite Frage ist die: Wer soll die General-

direktion und wer soll die Kreisdirektionen wählen? Da muss ich mich ganz bestimmt dafür aussprechen, dass diese Wahlen durch den Bundesrat getroffen werden. Dadurch wird die gesonderte Verwaltung der Bundesbahnen in keiner Weise alteriert. Aber ich bin der Ansicht, dass wir dem Bundesrat die Pflicht überbinden müssen, für eine gute Verwaltung zu sorgen. Durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen wird das Wohl und Wehe des Staates in einem gewissen Grade mit der guten Leitung der Bundesbahnen verknüpft, und deshalb liegt es im Interesse des Staates, dass es der Bundesrat, die oberste Exekutive sei, welche die Leitung der Bahnen zu bestellen hat. Es soll dem Bundesrat möglich gemacht werden, die Leitung der Eisenbahnen in die Hände von Männern zu legen, denen er sein Vertrauen schenkt, die ihm nach ihrem Charakter und ihren Kenntnissen Gewähr dafür bieten, dass die Leitung der Eisenbahnen auch wirklich eine gute ist.

Eine dritte Frage ist diejenige über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates und der Kreiseisenbahnräte. Die Kommission will dem Bundesrat nur das Recht einräumen, eine Minderzahl von Vertretern in den Verwaltungsrat und in die Kreiseisenbahnräte zu wählen. Es könnte das Bedenken erregen; allein ich glaube, man könne sich über diese Bedenken hinwegsetzen unter der Voraussetzung, wie gesagt, dass die Kompetenzen der verschiedenen Verwaltungsorgane nicht deplaziert werden und dass die Wahl der Direktionen in die Hände des Bundesrates gelegt wird. Ich acceptiere meinerseits auch den Vorschlag des Herrn Oberst Geilinger, welcher den verschiedenen wirtschaftlichen Gruppen eine Vertretung im Verwaltungsrat einräumen will. Ich glaube, es sei das eine absolute Notwendigkeit. Landwirtschaft, Handel und Industrie, das Gewerbe und die Eisenbahner sollen ihre Verwaltungsräte haben, um da ihre Interessen zu wahren und ihre Ansichten zur Geltung zu bringen. Ich glaube nicht, dass es deswegen nötig sei, den Verwaltungsrat allzu zahlreich zu gestalten. Denn wenn wir auch annehmen, dass die Kantone ihre 25 Vertreter nur aus der Mitte der kantonalen Regierungen wählen werden, so dürfen wir andererseits doch voraussetzen, dass der Bundesrat die Vertreter, die er zu wählen hat, aus allen Kreisen und Interessengruppen der Bevölkerung wählen wird. Und im weitern steht es den Verwaltungsräten ja jederzeit frei, wo sie es für nötig finden, sich im Lande herum Rat zu holen; denn es ist ja nicht ausgeschlossen, dass die Vertreter der Industrie hie und da nicht einig sind oder dass ihre Ansichten von einem Teil ihrer Berufsgenossen nicht geteilt werden. Es ist ja ganz gut möglich, dass einmal die Interessen unserer grossen Handelsemporen oder Industriezentren auseinandergehen. Da soll es natürlich der Verwaltung nicht verwehrt sein, da ihre Erkundigungen einzuziehen, wo sie es für notwendig findet.

Ich möchte Ihnen auch empfehlen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen, welcher dem Bundesrat nur gestatten will, neun Mitglieder der Bundesversammlung in den Verwaltungsrat zu wählen. Ich glaube, es wäre ein Fehler, wenn man diese Zahl erhöhen würde, und es würde dies auch dem Geist der ganzen Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen nicht entsprechen. Aber auf der andern Seite meine ich, es würde das Kind mit dem Bade

ausschütten heissen, wenn man die Mitglieder der Bundesversammlung vollständig von der Bahnverstaatlichung ausschliessen würde. Es giebt denn doch in der Bundesversammlung Männer, die vorzügliche Kenner des Eisenbahnwesens sind. Ich glaube, es wäre ein Verstoß gegen den gesunden Menschenverstand, wenn man solche Männer von der Verwaltung ausschliessen würde, und ich meine, dass es auch nichts schaden kann, wenn ein gewisser Kontakt zwischen der Bundesversammlung und dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen besteht.

Und nun gestatte ich mir noch einige allgemeine Bemerkungen. Es ist hier gesagt worden, man solle unter keinen Umständen die Staatsgewalt, die Bundesgewalt stärken, und man solle sich davor hüten, den Föderalismus zu schwächen. Die Stärkung des Bundes bedeute die Schablone, die Bureaukratie; man solle hinschauen auf die preussische Organisation, wo den Kreiseisenbahnräten ganz andere Befugnisse und Kompetenzen eingeräumt worden seien, als man es hier thun wolle. Diese föderalistischen Wehrufe haben mein Ohr etwas eigentümlich berührt, und ich muss sagen, dass wir an diesen Ton nicht mehr so recht gewohnt waren. Was zunächst den Hinweis auf die preussischen Eisenbahnen betrifft, so muss ich Ihnen doch in Erinnerung bringen, dass jeder dieser preussischen Kreise für sich allein ein Eisenbahnnetz besitzt, das grösser ist als das ganze schweizerische Eisenbahnnetz. Ich glaube, dass wir in unserem Lande mit einer einzigen Generaldirektion und einem Verwaltungsrat hätten auskommen können. Es wäre das vielleicht technisch und finanziell vorteilhaft gewesen. Allein ich anerkenne ja vollständig, dass wir mit unsern eigenartigen Verhältnissen und mit der Entwicklung zu rechnen haben, die das Eisenbahnwesen in unserm Lande genommen hat. Dagegen muss ich mich aber doch verwahren, dass man vom Bund nur Schablone und Bureaukratie erwarte und hingegen alles Zutrauen einzig und allein in die Kantone setze. Die Geschichte lehrt uns, wohin uns die souveränen Kantone in einem lockeren Staatenbund gebracht, wohin sie unser Vaterland geführt haben. Meine eigenen Erinnerungen reichen so weit zurück, dass ich Ihnen sagen kann, dass bis zum Jahr 1848 die Kantone im allgemeinen sehr engherzig und sehr kleinlich regiert worden sind. Der neue Bund war es, der die Fesseln gesprengt hat, die auf Schritt und Tritt dem Verkehr angelegt waren. Und wenn es seither in den Kantonen besser geworden ist, so haben sie das dem Bund zu verdanken und namentlich dem Umstand, dass der Bund ihnen die Aufgaben abgenommen hat, die sie nicht selbst den Forderungen der Zeit gemäss ausführen, lösen konnten, dass der Bund es ihnen möglich gemacht hat, auf allen möglichen Gebieten des öffentlichen Lebens schöpferisch vorzugehen, weil er sie in ihren Bestrebungen finanziell unterstützt hat. Ich meine deshalb, wir haben durchaus keinen Grund, die Flügel des Bundes zu beschneiden, sondern es liege in unserm aller Interesse, im Interesse des Bundes und im Interesse der Kantone, dass wir auf dem bisherigen Wege weiterwandeln. Denn von der Wohlfahrt des Bundes hängt auch das Wohlergehen der Kantone ab. Die Bundesverwaltung geniesst einen vortrefflichen Ruf, und ich glaube, dass sie diesen Ruf auch verdient. Die Eidgenossenschaft hat ihren Institutionen

und ihrer guten Verwaltung eine Blüte zu verdanken, um welche andere Völker sie beneiden. Ich meine deshalb, wir dürfen ohne Zagen und frohmütig an das grosse Werk herantreten, dessen Lösung unser harrt. (Beifall.)

**Curti:** In der Kommission habe ich die Erklärung abgegeben, dass ich in Bezug auf die Organisation der künftigen Bundesbahnen auf dem Standpunkt stehe, welchen die Luzerner Versammlung der Demokraten und Socialdemokraten eingenommen hat, einem Standpunkt, der heute in der Hauptsache von meinem Kollegen Herrn Wullschlegler entwickelt worden ist. Ich bin mit Herrn Wullschlegler der Ansicht, dass wir dem Schweizervolk an der Verwaltung selbst einen unmittelbaren Anteil geben sollten. Ich bin mit ihm aber auch der Ansicht, dass die Situation gewisse Konzessionen erheischt, wie sie in verschiedenen Anträgen schon zum Ausdruck gelangten, und dass wir darum jenen Beschluss von Luzern nicht in seiner Reinheit zu verkörpern im stande sind. In der Kommission selbst habe ich dann, weil keine Aussicht vorhanden war, meine Auffassung zum Siege zu führen, mich auf die Basis, welche der Ständerat geschaffen hat, begeben, um mit meinen Kollegen zu versuchen, eine Verständigung herbeizuführen, welche den decentralistischen Anschauungen genügen könnte; denn ich habe mich überzeugt, dass im grossen und ganzen die Beschlüsse des Ständerates im Volke Beifall gefunden haben und dass es nicht wohlgethan wäre, wenn man von der dort geschaffenen Grundlage vollkommen wieder abgehen würde. Als der Antrag des Herrn Blumer von Glarus im Ständerat gestellt wurde, war ich allerdings zuerst für diese Veränderung nicht eingenommen; denn es schien mir, dass die Kantone selber, denen man ein Vertretungsrecht hat einräumen wollen, damit nicht einverstanden sein könnten, es werden die grösseren Kantone gegenüber den kleineren in den Verwaltungsbehörden, wie sie Herr Blumer schaffen wollte, benachteiligt. Der Ständerat aber hat dann, unter Zuthun des Eisenbahndepartements, die Möglichkeit gegeben, dass die Kantone einigermassen proportional ihrer Bevölkerungszahl oder der Kilometerlänge ihrer Eisenbahnlinien in diesen Räten vertreten seien. Damit, glaube ich, ist ein Element in die Eisenbahnverwaltung eingeführt worden, welches fruchtbar sein kann und von dem man nicht mehr zurücktreten darf, weil sonst die Vorlage Gefahr laufen könnte, die Sympathien, die sie in weiten Kreisen des Schweizervolkes sich erworben hat, zu verlieren.

Mit Herrn Schobinger habe ich nun aber versucht, den Gedanken der Decentralisation noch weiter auszuarbeiten, indem ich mir sagte, dass die Decentralisation in der Verwaltung mit den Anforderungen der Technik sehr wohl verträglich sei und dass auf der andern Seite bei uns besonders infolge der föderativen Gliederung unseres Staatswesens jede wirtschaftliche Frage natürlicherweise auch zu einer politischen werde, so dass man nicht vergessen dürfe, sie auch nach der politischen Seite hin sorgfältig zu ordnen.

Wenn wir uns nun fragen, welche streitigen Punkte in den hier enthaltenen Anschauungen be-

stehen, so glaube ich kann man dieselben auf wenige Rubriken bringen. Es handelt sich, um zuerst von diesem Punkte zu sprechen, um eine neue Art der Vertretung von Bevölkerungsklassen in administrativen Behörden des Bundes. Nach dem Antrage, den ich mit Herrn Schobinger gestellt habe, würde das Eisenbahndepartement und würden die wirtschaftlichen Verbände im Verwaltungsrate der künftigen Bundesbahnen eine Vertretung erhalten. Ich für meinen Teil gebe diesen Vertretungen eine beratende Stimme, weil ich glaube, dass dies genügen könnte, und weil ich fürchte, dass die konstitutionellen Bedenken, die sich gegen die entscheidende Stimme solcher Verbände erheben, die Einführung des Vertretungsrechtes selber erschweren. Aber ich bin auch damit einverstanden, wenn Sie beschliessen wollen, dass diese wirtschaftlichen Verbände geradezu eine entscheidende Stimme im Verwaltungsrate erhalten sollen; nur möchte ich dann nicht, dass der Antrag des Herrn Geilinger angenommen würde, weil ich glaube, dass derselbe durch die Diskussion eigentlich noch nicht klargestellt ist. Ich war es zuerst, welcher in der Kommission von einer Vertretung des Eisenbahnpersonals und der wirtschaftlichen Verbände gesprochen hat, und es ist für mich sehr ehrenvoll, dass Herr Geilinger diesen Gedanken nun sich zu eigen machte, obwohl er ja gerade dasjenige Prinzip, das ich vertrete, für ein Prinzip der Desorganisation oder sogar der Demoralisation ansieht. Wenn wir das Eisenbahnpersonal sich vertreten lassen wollen, so glaube ich, sollten wir es nicht in der Weise thun, dass das Eisenbahnpersonal darauf angewiesen ist, vom Arbeiterbund seine Vertreter zu erhalten. Der Arbeiterbund ist eine, ich weiss im Augenblick nicht wie viel mal grössere Organisation als die Zahl der Eisenbahner, die sich in demselben befindet; er ist vielleicht zehnmal so stark wie die Angestellten und Lohnarbeiter der Eisenbahnen, die sich ihm beigesellt haben, und es könnte nun ganz gut sein, dass man finden würde, es müsse dieser Gruppe im Arbeiterbunde eine zu grosse Vertretung gegeben werden, oder dass man ihr eine zu kleine gäbe. Zudem sind auch nicht alle Eisenbahnangestellten Mitglieder des Arbeiterbundes, sondern meines Wissens gehören dort hinein nur die organisierten Eisenbahner, die einen besondern Verband gegründet haben. Es geht also nicht an, dass man dem Eisenbahnpersonal als solchem eine Vertretung vorbehält und glaubt, dasselbe durch die Vertretung, welche ihm der Arbeiterbund gewähren würde, zu entschädigen.

Was die Sache selber betrifft, so lege ich allerdings auf die Vertretung des Eisenbahnpersonals im Verwaltungsrate einen grossen Wert; ich glaube, dass die Erfahrungen, welche die intelligenten Arbeiter in ihrem täglichen Dienst sammeln, der Verwaltung sehr zu statten kommen werden, dass diese vieles sehen, was andere Leute nicht sehen, und vieles werden sagen können, was andere nicht wissen. Ich glaube aber auch, dass eine ganze Anzahl von Beschwerden des Personals sich rascher erledigen, wenn das Personal selber das Ohr des Verwaltungsrates findet und nicht etwa nur durch Eingaben, Briefe, Memorialen, die oft lang sind und von den Verwaltungsräten nicht gelesen werden, sondern unmittelbar durch das mündliche Wort. Ich habe die feste Ueberzeugung, dass der Streik bei der N. O. B.

nicht ausgebrochen wäre, wenn eine Deputation der Eisenbahnarbeiter hätte vor den Verwaltungsrat der N. O. B. treten und demselben die Situation hätte auseinandersetzen können. Im Verwaltungsrate hat es an dem Willen für eine solche Auseinandersetzung mit den Beteiligten nicht gefehlt; man war im Verwaltungsrate keineswegs der Meinung, dass den gerechten Forderungen der Eisenbahnarbeiter nicht willfahrt werden sollte, und man hat, sobald man genaue Kenntnis derselben besass, ihnen willfahrt. Wenn nun die Eisenbahner in Zukunft das Mittel des Streiks nicht mehr haben, wenn sie in eine ganz andere Rechtsstellung zu ihrem Arbeitgeber eintreten, so soll man ihnen für das verlorene Recht des Streiks ein Äquivalent geben, und dieses finde ich in der Vertretung des Eisenbahnpersonals bei den Verhandlungen des Verwaltungsrates selbst. Ich kann mir nicht denken, dass das Eisenbahnpersonal einfach zufrieden sein würde, wenn es jetzt in das Bundesbeamtenamt einrangiert würde und ihm Rechte verloren giengen, die es bis jetzt zu seinem ökonomischen Vorteil wahrnehmen konnte.

Was die wirtschaftlichen Verbände betrifft, so glaube ich, dass auch diese Idee in unserm Volke sehr populär ist und eine grosse Anzahl unserer Mitbürger sich freuen werden, wenn Sie einen solchen Artikel ins Gesetz aufnehmen; denn es wissen dann die verschiedenen Verbände, dass sie in der That im Verwaltungsrate sich Gehör verschaffen können, und es wird nicht mehr, wie bei der Bankgesetzgebung, beklagt werden, dass die Interessen von Handel und Verkehr von denjenigen, die daran so lebhaft beteiligt sind, nicht genügend vertreten werden können.

Eine vielleicht delikate Frage, weil sie mit der Politik zusammenhängt, ist sodann diejenige, ob die Kreisverwaltungsräte bestehen sollen und ob diese die Kreisdirektionen zu ernennen haben. Ich würde den Verwaltungsräten das Recht geben, die Kreisdirektionen zu ernennen und verbreite mich darüber nicht weiter, ob diese Kreisverwaltungsräte beibehalten werden sollen; ich glaube nämlich, es wird nach dem Beschlusse des Ständerates auch denjenigen schwer werden, um diese Position heruzukommen, welche lieber nur eine mehr centrale Verwaltung mit Ausschluss von Kreisverwaltungsräten sehen würden. Was aber die Wahl der Kreisdirektionen durch diesen Verwaltungsrat anbetrifft, so will es mir nicht einleuchten, dass die Kreisverwaltungsräte oder Eisenbahnräte nicht im stande sein sollten, die richtigen Leute für die Kreisdirektionen selber zu finden. In diesen Verwaltungsrat werden 16 Mitglieder der Kantone abgeordnet, darunter also wahrscheinlich ein Teil von Mitgliedern unserer Kantonsregierungen und eine Anzahl von Vertretern der Handels- und Industriekreise, und dazu treten noch 4 vom Bundesrate gewählte Mitglieder. Sollte es nun wirklich diesen Männern, welche sich jahraus jahrein mit den Aufgaben des Staates oder mit den Geschäften unseres Verkehrslebens zu beschäftigen haben, nicht möglich sein, eine solche Kreisdirektion zu bestellen, welche wirklich dasjenige thut, was sie im Interesse des Eisenbahnwesens thun soll? Und wenn man nun meint, es könnte dadurch ein politischer Charakter in die Wahlen hineinkommen, so glaube ich im Gegenteile, dass ein einseitiger politischer Charakter gerade dann den Wahlen ferngehalten wird. Wenn

Sie sowohl die Generaldirektion als die Kreisdirektionen durch den Bundesrat bestellen lassen, so ist es der Bundesrat, welcher direkt und indirekt die sämtlichen Beamten und Angestellten im Eisenbahndienste ernannt, und wenn im Bunde eine Partei die Mehrheit hat oder eine Partei im Bunde existiert, die in der Bundesverwaltung und im Bundesrate die Mehrheit hat, aber im Volke nicht, so wird diese Partei im stande sein, alle Wahlen in dem Eisenbahnrevier zu machen. Das ist es, glaube ich, was ein Misstrauen in unserer Bevölkerung und in unsern politischen Parteien hervorruft, dass, wenn Sie alle Direktionen durch den Bundesrat wählen lassen, eben einseitig nach Parteigesichtspunkten gewählt werden könnte. Wenn Sie die Kreisdirektionen aus den Kreisverwaltungsräten hervorgehen lassen, ist im Gegenteile für eine gleichmässige Beteiligung der politischen Parteien an dem Wahlakte Sorge getragen. Ich verspreche mir von den Kreisen Zürich und St. Gallen, dass sie eine billige Vertretung der verschiedenen Parteien bei Bestellung dieser Verwaltungsräte zu stande bringen werden, da in den Kantonen dieser Kreise die Parteien bereits gewohnt sind, einander bei den Wahlen zu berücksichtigen, und was die Kreisdirektionen anbetrifft, so glaube ich, dass aus mehreren Parteien kombinierte Verwaltungsräte viel eher darauf achten werden, als Kreisdirektoren Männer von Kapazität, von beruflicher Tüchtigkeit zu ernennen, als andere Wahlkörper, welche nur von einer Partei bestellt sind.

Ich will offen sprechen; es nützt ja nichts, hinter dem Berge zu halten, und schliesslich wird doch im Volke alles gesagt, was wir mit unserer parlamentarischen Gewohnheit der Heimlichkeiten und Sous-Entendus, der Vorbehalte und Hinterhalte hier glauben verschweigen zu sollen. Man hat in den Zeitungen gelesen, wenn man die Verwaltungsräte der Kreise beibehalte und die Kreisdirektionen von ihnen wählen lasse, dann liefere man den «Landammännern» die Verwaltung der Bundesbahnen aus. Ich weiss nicht, ob es eine Ehre ist, Landammann zu sein; es hat mir das nie so scheinen wollen, und ich habe schon gehört, dass auf einem Leichensteine des Schlachtfeldes von Arbedo die grossartigen Worte gestanden haben sollen: «Hier ruhen 14 Landammänner». Die Landammänner sind jedenfalls die Männer des Vertrauens der Bevölkerung in den Kantonen, wo sie vom Volke gewählt werden, und ich glaube nicht, dass, wenn man einen Gotthardkreis einrichten und dort durch die Verwaltungsräte die Kreisdirektionen wählen liesse, dann, wie man gesagt hat, die Herren Landammänner Wirz und Muheim alle Angestellten dieser Kreise ernennen könnten. Einmal ist ja eine Vorsicht dadurch geübt, dass der Bundesrat 4 Mitglieder in jede Kreisverwaltung sendet, und dann können Sie ferner bei dem Gotthardkreis, was sich ganz gut machen lässt, auch liberale Kantone beteiligen, sodass die Sache jedenfalls nicht so gefährlich herauskommt. Ich meine, es sollte für uns kein Grund sein, die Wahl der Kreisdirektionen durch die Verwaltungsräte zurückzuweisen, dass wir glauben, dann hätte nicht nur eine Partei, sondern auch die andern, die sogenannten «Minderheitsparteien» im Verwaltungsrate etwas zu sagen. Im Gegenteile, wenn man diesen Minderheiten, den Demokraten, Socialdemokraten und Konservativen, die

Garantie giebt, dass auch sie bei der Bundesverwaltung neuer Art mehr zu sagen haben, als sie bis jetzt in Bern zu sagen hatten, so wird das wesentlich dazu beitragen, dem Projekte in der Volksabstimmung Freunde zu verschaffen. Aufrichtig gesagt: auch wir wollen regieren.

Was den Verwaltungsrat angeht, so ist derselbe eigentümlich zusammengesetzt. Ich sehe von meinem Standpunkte nicht ein, warum dahin 25 Abgeordnete des Bundesrates gesandt werden sollen, weil ich nicht einsehe — es ist das ein Wort, das Herr Wullschlegler schon gesprochen hat — dass der Bundesrat und der Bund identische Begriffe seien; ich sehe auch nicht ein, warum 25 Abgeordnete der Kantone dahin entsandt werden sollen, wobei die kleinen Kantone ein gleiches Recht haben, wie die grossen. Aber man rechnet da mit den Machtfaktoren; es sind zwei verschiedene Auffassungen, die sich vereinigen und dadurch eine Versöhnung herbeiführen, und aus diesem Grunde nehme auch ich diesen Verwaltungsrat an. Ich will noch weitergehen und zugeben, dass der Bundesrat die Generaldirektion wählt, wenn man auf der andern Seite zugiebt, dass die Kreisverwaltungsräte die Kreisdirektionen ernennen. Ich halte nämlich dafür, dass ein Verwaltungsrat von 60 Mitgliedern, wie er von der Kommission vorgeschlagen wird, nicht wohl geeignet sei, die Generaldirektion zu wählen. Eine so grosse Gesellschaft ist meines Erachtens eine schlechte Wahlbehörde.

Wenn ich nun die Wahl der Generaldirektion in die Hände des Bundesrates geben will, was keine Kleinigkeit ist, so sollte ich meinen, man würde das von der andern Seite, welche über die decentralistischen Bestrebungen klagt, als ein Entgegenkommen und als ein Mittel der Verständigung ansehen.

Im allgemeinen denke ich, dass man in der Debatte über den Rückkauf viel zu viel alte Schlagwörter gebraucht habe. Es gilt dies weniger für die Debatte hier im Rate — denn ich muss wohl sagen: nach der in der Presse gepflogenen Diskussion hat die Debatte hier im Rate den ungleich sachlicheren Eindruck gemacht — als vielmehr für diejenige in der Presse. Da hat man behauptet, das ganze neue Verwaltungssystem werde dem Föderalismus ausgeliefert und die Einheit des Vaterlandes zerschelle an Anschauungen alter Art, die wie Gespenster wieder hervorkommen und das Land beunruhigen. Meine Herren, wir haben eben einmal die Kantone. Die Kantone sind staatsrechtlich garantiert. Aus ihnen setzt sich die Eidgenossenschaft zusammen, und wenn Sie einen neuen Verwaltungszweig im Bunde schaffen wollen, so werden Sie dies kaum ohne jede Beteiligung der Kantone thun können. Selbst wenn wir eine neue Helvetik, den Einheitsstaat erleben sollten, und die Kantone zu Verwaltungskreisen herabsinken würden, so stelle ich mir vor, dass sie als Verwaltungskreise doch auch wieder nötig wären. Denn auch der einheitliche Staat wird sich differenzieren nach historischen, ideellen und materiellen Motiven. Ich wünschte mir dann, dass auch diese Verwaltungskreise eine gewisse Autonomie erhalten würden, damit wir nicht erlebten, was Frankreich mit seinen Präfekturen erlebt hat. Die Kantone sind in neuerer Zeit eben populärer geworden, und sie sind vielfach populärer als der Bund. Das ist eine Thatsache, die niemandem ent-

geht, der im Volke lebt, und dieser Knopf ist ganz leicht aufzulösen. Die Kantone haben eine Reihe neuer Aufgaben, allerdings unter der schützenden Aegide des Bundes, übernommen. Sie thun, was sie früher nicht gethan haben, eine Reihe von Werken der Wohlfahrt, die Ihnen allen gegenwärtig sind, und die ich nicht aufzuzählen brauche. Die Kantone sind auch demokratischer organisiert als der Bund. Die Regierungen der Kantone gehen in einem grossen Teile derselben aus dem Volke selber hervor. Das Budget der Kantone, die Handlungen der kantonalen Grossen Räte werden vom Volke näher überwacht und der Verkehr zwischen Behörden und Volk ist in den Kantonen ein viel engerer als im Bund. Ich möchte sagen, die Kantone seien wurzelhafter als der Bund. Der Baum der Kantone geht mit seinen Wurzeln mehr in die Erde hinein, während der Bund etwas Abstraktes ist, das in den Lüften schwebt und dem eine Vermittlung mit dem Volke fehlt, die man ihm durch die Reorganisation der Verwaltung und durch die Aufnahme neuer, wohlthätiger Prinzipien in die Verwaltung geben sollte.

Ich habe gelesen, der «Kantönligeist» beherrsche diejenigen Mitglieder der Bundesversammlung, welche von dem Bedürfnisse einer Decentralisation in der Verwaltung sprechen. Es kommt mir recht eigentümlich vor, dass dieser Kantönligeist nun auch mich erfasst haben soll, der ich an so vielen Arbeiten für die Centralisation im Bunde teilgenommen habe. Was ist der Kantönligeist? Wenn man früher den Aufenthalt und Niedergelassenen in einem Kanton kein Stimmrecht gab, wenn man an der Grenze der Kantone die Waren mit Zöllen belegte, wenn man die Bürger anderer Kantone am Heiraten verhinderte, wenn man demjenigen, der aus dem Kanton fortgieng, einen Teil seines Vermögens, den Abschoss, zurückbehielt, weil er Eidgenosse in einem andern Kanton werden wollte, dann war das alles Kantönligeist. Ich gebe weiter zu, dass der Kantönligeist auch jetzt noch in unseren zu mannigfaltigen und vielfach zurückgebliebenen Rechtszuständen einzelner Kantone zum Vorschein kommt. Aber wo ist nun der Kantönligeist in den Anträgen des Herrn Schobinger und den meinigen? Was wollen wir denn anderes, als dass die Kantone in der Eisenbahnverwaltung eine ähnliche Funktion erhalten, wie sie sie auf andern Gebieten auch haben? Der Bundesrat fragt die Kantone bei gesetzgeberischen Arbeiten sehr häufig über dieses und jenes an und sie erstatten Bericht. Die Kantone haben nach der Verfassung sogar ein Initiativrecht, wenn sie davon auch nicht Gebrauch machen. Jetzt wollen wir ihnen nichts als gewisse Kompetenzen regionaler Natur und ein gewisses Begutachtungsrecht in Eisenbahnfragen geben. In meinem Projekt kommt der Bundesrat wahrlich nicht zu kurz. Der Bundesrat erhält 25 Vertreter im Verwaltungsrat, vier Vertreter in jedem Kreisverwaltungsrat und das Recht, die Generaldirektion zu wählen. Kann man da sagen, dass für den Bundesrat, für seinen Einfluss und seine Würde nicht nach Bedarf gesorgt sei?

Diejenigen geben sich einer grossen Täuschung hin, welche von vornherein meinten, alles was kantonal sei, widerstrebe der Einheit der Verwaltung und stehe im Gegensatz zur notwendigen Eisenbahntechnik. Wir haben jetzt in den Kantonen die

Begutachtung der Fahrpläne und die Fahrplankonferenzen. Vor jeder neuen Eisenbahnsaison werden den kantonalen Regierungen von den Eisenbahnverwaltungen die Entwürfe der Fahrpläne zugesandt. Diese Entwürfe werden durch ein Departement der Kantonsregierung der ganzen Bevölkerung in den Kantonen zur Kenntnis gebracht. Die Eisenbahndirektionen, die Gemeinderäte, die Verkehrsvereine, die Handelskreise werden eingeladen, sich zu einer Konferenz zusammenzufinden, um einander ihre Wünsche für die Gestaltung der neuen Fahrpläne auszusprechen. Dann sitzt der Regierungsrat des Kantons darüber, begutachtet diese Wünsche und stellt an das Eisenbahndepartement in Bern Anträge. Das Eisenbahndepartement veranstaltet eine allgemeine Fahrplankonferenz, wo die Eisenbahndirektoren und die Delegierten der Kantonsregierungen unter dem Vorsitz des Vorstandes des Eisenbahndepartements zusammen tagen und wo man versucht, über diese Pläne einig zu werden. Das geschieht heute im Eisenbahnwesen in den Kantonen, und nun sage mir jemand, das sei nicht etwas nützliches. Auf diese Weise und auf diese Weise allein hat die Bevölkerung das Organ gefunden, um ihre Wünsche betreffend die Fahrzeiten der Eisenbahnen zweckmässig zur Geltung zu bringen. In einem eidgenössischen Verwaltungsrat sind zu wenig Leute, um das zu thun, was jetzt die Kantonsregierungen mit Bezug auf die Fahrpläne thun. Selbst in einem Kreisverwaltungsrat sind zu wenig Leute, um alle diese Bedürfnisse der Bevölkerung mitzuteilen, und ich wünschte nur, dass, wenn Sie jetzt eine Bundesverwaltung der Eisenbahnen schaffen, Sie dafür sorgen möchten, dass dieses kantonalistische Element nicht verloren gehe, sondern dass neben den Direktoren und Verwaltungsräten, welche Sie schaffen, im Interesse der Kreise, der Zonen, der Regionen, dieser naturgemässen Teilstücke des schweizerischen Eisenbahnnetzes, ein Ersatz Platz greife für dasjenige, was wir verlieren werden, indem die Kantone an der Festsetzung der Fahrpläne nicht mehr werden thätig sein können.

Sie sehen an diesem Beispiele, dass heute schon, bei der Verschiedenheit unserer Eisenbahnnetze, die Kantone, wenn auch nur auf einem beschränkten Gebiete, recht nützliche Helfer für eine einheitliche Gestaltung des Verkehrswesens sein konnten, dass sie, weit entfernt, die Anforderungen der Technik aufzuheben, denselben gerecht geworden sind, und der Bevölkerung im Interesse einer guten Ausnützung des Eisenbahnwesens Dienste geleistet haben.

Sage man anstatt Föderalismus, Kantönligeist, Kantonalismus doch Regionalismus! Um diesen handelt es sich hier. Es handelt sich darum, in diesen grossen Kreisen wieder Regionen zu schaffen und die Begehren der schweizerischen Bevölkerung in den Thalschaften und Gemeinden und allüberall zu erfahren dadurch, dass man das ganze in Regionen zerlegt. Die preussischen Kreisdirektionen haben gewisse Kompetenzen, welche soweit gehen, dass in der betreffenden Materie die Generaldirektion gar nicht mitspricht. Auf der letzten internationalen Konferenz der Eisenbahndirektoren in Kopenhagen haben die Vertreter der preussischen Kreisdirektionen die Fahrpläne für ganz Preussen fertiggestellt. Wenn Sie heute deutsche Zeitungen lesen, so finden Sie auch, dass man in Deutschland

mit dieser Art der Decentralisation noch keineswegs zufrieden ist, sondern dass die vielen Eisenbahnunfälle von der Presse in der Weise kommentiert werden, dass es an einem genügenden regionalen Ausbau der Eisenbahnverwaltung fehle und dass man zu stark centralisiert habe. Die «Freisinnige Zeitung» in Berlin sagt darüber: «Man hat seinerzeit bei der Eisenbahnverstaatlichung die Vorteile der Centralisation überschätzt und diejenigen der Decentralisation unterschätzt.»

Für uns in der Schweiz ist es aber um so wichtiger, neben dem Centralismus, neben der Einheit im Eisenbahnwesen auch eine Decentralisation walten zu lassen, weil wir jetzt in einem Augenblick uns befinden, wo wir grosse Aufgaben der socialen Reform erfüllen wollen. Man hat dem Socialismus immer den Vorwurf gemacht, dass er die Freiheit der Einzelnen ertöte. Es sei das eine Art nationalen Zuchthauses oder eines Zuchthauses aller Völker, was aus dem Socialismus hervorgehen werde. Richtig ist soviel, dass bei diesen socialen Centralisationen es sehr nötig sein wird, die Freiheit für den einzelnen in die neue Bildung, in den werdenden Organismus hinüberzueretten. Sonst entsteht dann allerdings durch die Socialreform, wenn sie falsch verstanden ist, ein neuer Staat mit einem zu selbständigen Beamtentum, mit einem vom Volke losgelösten Regierungswesen, wie gewiss wir Schweizer es am allerwenigsten begreifen würden. Ich halte dafür, dass wir hier eine grosse Aufgabe zu erfüllen haben und der Welt zeigen sollen, wie man Socialismus treibt. Jüngst hat der internationale Arbeiterschuttkongress in Zürich bewiesen, wie sehr die schweizerische Methode des Socialismus, diese praktische und organisatorische Art, auch in den Köpfen der Angehörigen anderer Länder bereits Eingang gefunden hat. Man geht von der Meinung ab, dass die neueren Anschauungen auf revolutionärem Wege sich verwirklichen sollen. Man progrediert langsamer als früher, um die Ideen reif werden zu lassen. Man geht von der Anschauung ab, als ob der Staat alle Gewalt in sich absorbieren sollte. Man sucht vielmehr die socialen Neuerungen so durchzuführen, dass nicht ein allmächtiger Staat entstehe, sondern neben dem Socialstaate und in ihm die Freiheit Platz habe. Die Völker haben den Begriff der Freiheit verschieden ausgebildet, und es liesse sich über die Unterschiede, die sie dabei machen, manches sagen. Was uns angeht, so verstehen wir unter der Freiheit hauptsächlich die Volkssouveränität, das Wählen und das Stimmen, den Anteil Aller an der Gesetzgebung und Verwaltung. Wie aber wollen Sie diesem alt-schweizerischen Prinzip und diesem Geist, der in uns allen lebt, gemäss handeln, wenn Sie eine centrale, bureaukratische Verwaltung schaffen und nicht eine Verwaltung, die durch die Staatsbürger in ihrer Totalität getragen wird?

Werfen Sie auch noch einen Blick auf die zukünftige Abstimmung. Wir haben alle an dieselbe zu denken. Denn wenn wir unserem Volke nicht eine Vorlage bringen, in welcher die Decentralisation sich krystallisiert hat oder wenigstens teilweise vorhanden ist, so läuft die Vorlage Gefahr, vom Volke energisch zurückgewiesen zu werden.

Nacheinander sind von der Bundesversammlung, welche diese Vorlagen fast einstimmig oder geradezu einstimmig angenommen hat, das Gesandtschafts-

gesetz, das Verfassungsgesetz über die Militäreinheit und das Bankgesetz dem Souverän vorgelegt worden und er hat alle drei zurückgewiesen, man kann sagen: mit erschreckender Mehrheit. Und warum hat er sie zurückgewiesen? In allen drei Fällen hauptsächlich deshalb, weil es uns nicht möglich gewesen ist, oder weil wir es nicht verstanden haben, diesen neuen Kurs zu fahren, diesen Kurs der Decentralisation, welcher zwischen den alten föderalistischen Anschauungen und den centralistischen Bestrebungen vermitteln will. Das Volk wollte dem Bundesrat nicht das Recht geben, mit Bezug auf die Gesandtschaften und Konsulate zu thun, was ihm allein gefalle, sondern man verlangte, dass das auf dem Wege der Gesetze geschieht, über welche das Volk sich aussprechen könne. Und bei der Militärorganisation, da war es ein Mangel gerade auch wieder mit Bezug auf die Administration, welcher nicht wenig dazu beitrug, der Vorlage das ungünstige Geschick zu bereiten. Man hatte nicht gesagt, wie man die Divisionskreise organisieren werde und darum entstand ein bedeutendes Misstrauen. Die Angestellten der kantonalen Zeughäuser und der kantonalen Kasernen haben nicht für diese Vorlage gestimmt. Ich müsste wenigstens schlecht berichtet sein, wenn ich das von denen meines Heimatkantons behaupten wollte. Sie waren Gegner dieser Militärvorlage, weil sie sich sagten: wir wissen nicht, was mit uns geschehen wird; jetzt werden wir im Kanton gewählt, nachher ist es vielleicht nicht mehr der Fall. Die vielen Lieferanten in den Kantonen haben mit ihren Gesellen und ihren Freunden vielfach gegen die Militärvorlage gestimmt, weil sie keine Garantie hatten, wie es ihnen später ergehen werde; sie fragten sich, ob nicht vielleicht ein starker Wechsel in den Lieferungsverhältnissen stattfinden könne. Das sind so unterirdische Strömungen. Es wird gerade von diesen Leuten sehr wenig Redens gemacht; sie erscheinen nicht in den Versammlungen, sie nehmen dort nicht das Wort, sie widersprechen nicht, aber sie liefern einen Haufen von Verwerfenden. Was die Bundesbank anbetrifft, so kann ich zwar sagen, dass seit ich jenen Antrag stellte, nach welchem der Bankrat in den Kantonen gewählt werden sollte, diese Anschauungsweise grosse Fortschritte gemacht hat. Jetzt nimmt ja sogar Herr Geilinger die 25 Vertreter der Kantone und Halbkantone in seinen Verwaltungsrat auf. Damals war ein grosser Schrecken darob; man sagte: die Kantone dringen in das Bundeshaus und zerstören den Tempel! Man sagte: wie sollte ein Rat von 45 Mitgliedern diese Angelegenheit gehörig überwachen können — und nun bringt Herr Geilinger einen Rat von 70 Mitgliedern und andere Herren bringen noch mehr! Aber schon der Umstand, dass damals der Bundesrat von sich aus eine Anzahl von Vertretern ernennen konnte, ist im Abstimmungskampfe vielfach angefochten worden, hauptsächlich in den Industrie- und Handelskreisen, von denen ich glaube, dass sie nun diese Vorlage günstiger beurteilen werden, weil ihnen eine direkte Beteiligung an den Verwaltungsgeschäften gegeben werden kann. Ich sage also: Kommen Sie dieser Richtung entgegen, die darauf ausgeht, die Decentralisation zu fördern, ohne dass sie die Einheit zerstört. Von einer Zerstörung der Einheit ist nirgends die Rede. Vor einigen Wochen sind in einem unverdächtigen Blatte, in der «Neuen Zürcher Zeitung», Artikel über die

Organisation der schweizerischen Bundesbahnen erschienen und man behauptet, dass der Fachmann, welcher sie geschrieben habe, auch ein freisinniger Politiker sei. Aus diesen Artikeln gestatten Sie mir, eine Stelle, nur eine einzige, vorzulesen!

«Für jeden Kreis wird eine Direktion von drei bis vier Mitgliedern aufgestellt. Diese Direktionen, bzw. die ihnen unterstellten Dienstabteilungen sollen sämtliche Dienstzweige des Betriebs umfassen und es sind ihnen ausser den den Kreisdirektionen durch den Organisationsentwurf übertragenen Geschäften vorbehaltlich der Kompetenzen des Verwaltungsrates und innerhalb der von letzterem allfällig aufgestellten allgemeinen Normen namentlich weiter zu übertragen: die Ausführung aller Ergänzungen und Neubauten auf der Linie ihres Betriebskreises, sowie der Abschluss der hiefür erforderlichen Verträge, der Abschluss aller Lieferungsverträge mit Ausnahme der Anschaffung des Rollmaterials, der Oberbau- und der Brennmaterialien, die Erledigung aller Reklamationen und Forderungen aus dem Personen- und Warentransport, sowie aus Haftpflichtfällen; ferner teilweise nach näher festzusetzenden Normen: die Vorbereitung des Budgets und der Jahresrechnungen für die einzelnen Kreise, der Abschluss von Vereinbarungen mit andern Transportanstalten, die Aufstellung der Fahrpläne, das Tarifwesen, inbegriffen die Frachtreklamationen, die Einnahmenkontrolle und die Wagenkontrolle. Ausserdem ist den Kreisdirektionen eine angemessene Mitwirkung bei der Behandlung der der allgemeinen Betriebsleitung vorbehaltenen Geschäfte, bzw. eine stimmberechtigte Vertretung in der Generaldirektion, sowie das Recht der Antragstellung zu Händen der letztern und des Verwaltungsrates einzuräumen.»

Ungefähr so viel will Herr Schobinger; er hat Ihnen gesagt warum, und ich habe mich ihm angeschlossen. Das ist also ein Eisenbahnfachmann in einem freisinnigen Blatte, der nicht glaubt, dass die Decentralisation die Desorganisation und die Demoralisierung sei, sondern der sogar geradezu im Interesse der Eisenbahntechnik, des Verkehrs, der Befriedigung des Publikums durch dieses Verkehrsinstitut eine Decentralisation im angegebenen ziemlich weitgehenden Sinn befürwortet und fordert.

Und im gleichen Blatt wurde in einem redaktionellen Leitartikel am 17. September folgendes über die Organisationsfrage geschrieben:

«Insbesondere ist es die Organisationsfrage, deren bisherige Behandlung einige Enttäuschung hervorgerufen hat. Man darf hier mit Recht darauf hinweisen, dass das Stimmenverhältnis bei Annahme des Rechnungsgesetzes keineswegs so glänzend war, dass auf einen Sieg der Rückkaufsvorlage gehofft werden kann, wenn selbst die erklärten Freunde der Verstaatlichung durch eine undemokratische Organisation (in der «Neuen Zürcher Zeitung» steht das, meine Herren!) zurückgeschreckt werden. Angesichts des Schicksals der Bundesbankvorlage muss es aber geradezu gefährlich genannt werden, wenn man auch hier wieder eine so gewaltige Machtvollkommenheit der Exekutivbehörde übertragen will. Die Schaffung eines starken Verwaltungsrates mit der Kompetenz zur Wahl aller Direktionen wäre gleich weit von hemmender Decentralisation, wie von unvolkstümlicher Machtentfaltung entfernt. Werden die durch den verunglückten Bundesbankfeldzug teuer genug erkaufen Lehren berücksichtigt,



so werden die Gegner den Rückkauf der Eisenbahnen kaum zu Falle bringen, im andern Fall aber ist Gefahr, dass ihm die Freunde der Verstaatlichung (Herr Geilinger!) eine Niederlage bereiten.»

Was mich anbetrifft, so sage ich rund heraus, wie Herr Wullschlegler: Ich werde auf alle Fälle für die Vorlage stimmen. Ich bin sozusagen ein Anhänger des Rückkaufes quand-même und ich will mich Ihnen also vollständig überliefern haben. Aber vergessen Sie nicht, dass es ein anderes ist, ob hier die Führer der Demokraten und Socialdemokraten für die Sache stimmen, und ein anderes, ob wir bei der Volksabstimmung im stande sein werden, unsere Parteien dann geschlossen zu ihrer Fahne zu stellen. Sie haben darauf zu achten, dass Sie im Volke auch die Unentschiedenen, die Unbestimmten, die Wandelbaren und Schwankenden gewinnen, Sie haben auf jene Kreise zu achten und müssen sie zu gewinnen suchen, welche nicht nach rein politischen Gesichtspunkten, nicht nach den Punkten der Parteiprogramme sich für oder gegen eine Sache erklären, sondern die jeder individuell nach seiner besondern Gesinnung und Stimmung eine solche Vorlage beurteilen. Das sind zahlreiche Tausende und Zehntausende im Volk. Und wenn wir auch hier erklärten wir, stimmen alle dafür, so wäre uns der Sieg deshalb noch nicht gewiss.

Ich hoffe, dass auch dann, wenn die Vorlage nicht so ausfällt, wie ich sie mir wünsche, es uns mit der Zeit gelingen wird, die Organisation besser auszubilden. Aber das hoffen auch wieder nicht alle und viele hegen für die Zukunft grössere Befürchtungen; sie entscheiden lediglich nach dem, was ihnen im Augenblick vorliegt. Es fällt mir da ein Wort Martis ein, unseres verstorbenen Kollegen und langjährigen bewährten Vertreters der Rückkaufsidee. Er sagte noch in der departementalen Expertenkommission: «Der Eisenbahnrückkauf wird uns wahrscheinlich eine Vermehrung der Bureaukratie bringen; aber dazu haben wir ja die Demokratie, um über die Bureaukratie Meister zu werden.»

Da wir vor einer Volksabstimmung stehen, meine Herren, halte ich es für geraten, diese Meisterschaft schon jetzt zu zeigen. (Beifall.)

**Suter:** Als Mitglied der Kommission möchte ich Ihnen einige der Gründe anführen, welche mich veranlasst haben, in der Kommission für eine decentralistische Verwaltung zu stimmen und die mich veranlassen, auch im Rat in diesem Sinne zu votieren. Die Frage der Organisation der Verwaltung künftiger Staatsbahnen ist offenbar von grösster Bedeutung. Viele Mitglieder machen sogar ihre Stimmabgabe davon abhängig, in welchem Sinne diese Frage ihre Lösung finden wird. Ich teile diesen Standpunkt nicht. Ich wünsche vor allem, dass die Verstaatlichung nun endlich zur Thatsache werde. Ob nun die Verwaltung eine mehr decentralistische oder eine centralistische sein werde, ob sie direkt unter die Bundesbehörden gestellt oder mehr selbständig organisiert werden soll, kommt für mich nicht in erster Linie in Frage. Allein ich erkenne durchaus nicht die hohe Bedeutung dieser Sache. Sie wird in Betracht fallen für die Prosperität der Bahnen und für die Beurteilung, welche die Frage der Verstaatlichung im Volke finden wird. Nach den Er-

fahrungen der letzten Jahre besteht im Volke keine grosse Neigung für eine ausgeprägte Centralisation in der Bundesverwaltung. Dies wird durch das Resultat der Abstimmung über die Militärorganisation zur Evidenz bewiesen. Wenn auf einem Gebiete eine strenge, durchgreifende Centralisation notwendig ist, so ist das doch gewiss auf militärischem Gebiet der Fall; das weiss jedermann und dennoch ist die Vorlage verworfen worden.

Angehörige verschiedener Parteien sagen uns fortwährend, sie seien ebenfalls für die Lösung wichtiger volkswirtschaftlicher Probleme eingenommen, im konkreten Falle aber stimmen sie gewöhnlich Nein unter dem Hinweis auf die immer weiter sich ausdehnende Centralisation und die daherige Verstärkung der Bundesgewalt. Wir dürfen wohl annehmen, dass die Zahl dieser Bürger in den letzten Jahren nicht kleiner geworden ist. Verschiedene Projekte sind dieser Anschauung zum Opfer gefallen und wir dürfen nicht hoffen, dass die betreffenden Volksschichten ihren diesbezüglichen Standpunkt ändern werden. Es scheint mir deshalb geboten, dass wir gerade auf dem Gebiete der Eisenbahnverstaatlichung diesem Gros von Bürgern entgegenkommen sollen, soweit dies unbeschadet des Zweckes der Verstaatlichung möglich ist.

Ich sage also, wir sollen eine Oberleitung schaffen, welche eine kräftige, entschiedene und zielbewusste Eisenbahnpolitik ermöglicht und die durch keine Unterorgane lahmgelegt werden kann. Auf der andern Seite aber sollen wir den verschiedenen Landesgegenden auch einen Einfluss auf den Gang der Verwaltung einräumen. Man hat grosse Bedenken gegen diese Organe, man sagt, es seien kantonale Beamte — eigentlich wären es interkantonale Kollegien. Ich teile diese Befürchtungen nicht, sondern bin überzeugt, dass dieselben ebenso im Interesse der Sache arbeiten werden, wie die andern. Die Kreiseisenbahnräte werden sich als solche Kollegien am besten eignen; denselben soll ein gewisser, richtig bemessener Einfluss auf den Gang der Verwaltung eingeräumt werden, welcher Einfluss von obenher nicht unwirksam gemacht werden kann.

Ich denke, diese Gesichtspunkte werden sich wohl vereinigen lassen. Ich bin auch überzeugt, dass von diesen Kreisräten, die gesondert beraten, über die volkswirtschaftlichen Verhältnisse und die Bedürfnisse der betreffenden Landesgegenden und Kantone zu Handen des Verwaltungsrates mehr Anregungen ausgehen werden, als aus einem einzigen Kollegium, dem früher in Aussicht genommenen Eisenbahnrat. Von einer Kantonalisation kann deshalb nicht die Rede sein. Für mich kommen da die Kantone nur soweit in Betracht, als ihre Gebiete die verschiedenen Landesgegenden repräsentieren, denen wir jeder einen Einfluss auf die Verwaltung gewähren sollen. Diejenigen, welche sich gegen eine derartige Decentralisation der Verwaltung aussprechen, sagen uns, bei einer centralen einfachen Verwaltung werde das Geschäft das beste werden. Es ist dies gewiss bis zu einem gewissen Grade richtig und man kann die Berechtigung dieser Gründe nicht verkennen. Allein dieser Standpunkt setzt sich in Widerspruch mit der allseitig gegebenen Zusage, dass beim Betrieb der Eisenbahnen in Zukunft nicht das gute Geschäft allein massgebend sein soll, sondern in erster Linie der volkswirtschaftliche Standpunkt.

Es wird auch von diesem volkswirtschaftlichen Standpunkt aus nicht nachteilig sein, wenn die Arbeiten und Lieferungen in den Kreisen vergeben werden. Es mag ja hier hin und wieder der Preis höher werden, die Auslagen mögen etwas grösser sein und das gute Geschäft leiden; aber das ist vom volkswirtschaftlichen Standpunkt nicht nachteilig, weil die verschiedenen Landesgebiete an den Arbeiten und Lieferungen für die Bahnen partizipieren können. Wenn ich hauptsächlich aus diesem Grunde für die Einführung der Kreisräte stimme, so will ich noch bemerken, dass damit eine Ausdehnung des Verwaltungsrates nicht ausgeschlossen ist. In der Kommission wurde der Antrag des Herrn Oberst Geilinger auf Vermehrung des Verwaltungsrates den Kreiseisenbahnräten gegenüber gestellt und es ist dann der Antrag Geilinger unterlegen; allein ein erwei-

terter Verwaltungsrat kann ja gleichwohl neben den Kreisräten existieren. Zu einer decentralisierten Verwaltung gehört nun aber auch ein massgebender Einfluss des Verwaltungsrates und der Kreisräte auf die Wahl der sechs Direktionen. Bezügliche Anträge sind gestellt und werden bei der Beratung der betreffenden Artikel behandelt werden. Ich will mich darüber nicht weiter aussprechen, sondern schliesse, indem ich der Ueberzeugung Ausdruck gebe, dass wir der Verstaatlichung viel sicherer zum Durchbruch verhelfen können, wenn wir den einzelnen Landesgegenden einen gewissen richtigen Einfluss auf die Verwaltung einräumen.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.09.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1015-1036
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 824

Amtliches  
stenographisches Bülletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 53

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 1. Oktober 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 1 octobre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

. Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung der Generaldiskussion über die Organisation der Verwaltung — Suite de la discussion générale sur l'organisation de l'administration.

(Siehe Seite 1015 hievor. — Voir page 1015 ci-devant.)

**M. Ador:** Je me conformerai très exactement à la recommandation fort justifiée que nous a faite hier M. le président, je vous demande seulement la permission de vous dire très brièvement le point de vue personnel auquel je me place dans cette question de l'administration des chemins de fer.

Après avoir suivi avec la plus grande attention et le plus vif intérêt la discussion d'hier et d'avant-hier, j'ai l'impression qu'il y a des deux côtés de cette assemblée une sorte de malaise et que nous tournons pour ainsi dire dans un cercle vicieux, parce que nous cherchons ici à concilier des principes contradictoires, des idées pour ainsi dire inconciliables.

D'une part le sentiment que nous avons tous qu'il faut à la base de l'entreprise des chemins de fer une solide et bonne organisation, une unité de vue et de direction; d'autre part le sentiment très net qu'à l'assemblée qu'un système qui peut convenir à un état unitaire, centralisé, ne peut pas s'adapter à un état fédératif comme le nôtre, dans lequel il faut tenir compte des moeurs, des traditions, des habitudes et de toute notre organisation politique; tout cela, je le répète, provoque un certain malaise, parce qu'on cherche en définitive la solution d'un problème dont les deux pôles sont contradictoires. Aussi plus je réfléchis pour ma part à cette question, plus j'ai l'impression que le système proposé pour l'administration des chemins de fer n'est pas celui qui convient à notre pays, qui s'adapte à notre organisation politique et puisse être accepté d'une manière satisfaisante par tous ceux qui désirent voir apporter une réforme dans cette importante question.

Il y a longtemps que pour ma part je suis pénétré de l'importance de la nationalisation d'un ser-

vice d'intérêt public aussi considérable que celui des chemins de fer. Il y a longtemps que je comprends l'importance pour la Confédération de pouvoir, au moyen d'un paiement par annuités, devenir propriétaire du réseau des chemins de fer suisses et de pouvoir ainsi lutter à armes égales avec les pays qui nous avoisinent au point de vue des tarifs, de l'amélioration des conditions d'exploitation dans un sens véritablement économique et national. C'est pour cela que je me suis souvent prononcé en faveur de la nationalisation des chemins de fer, mais je l'ai fait sous d'expresses réserves destinées à écarter les dangers considérables que je vois au point de vue politique à donner à l'état cette puissance énorme résultant d'une trop grande augmentation du fonctionnarisme et d'une centralisation administrative dont je suis l'adversaire.

Je viens de parler de fonctionnarisme; je voudrais m'expliquer très brièvement sur ce point. On ne peut pas administrer sans fonctionnaires, par conséquent il ne faut pas agiter ici le spectre du fonctionnarisme, ce serait vraiment injustifié. D'autre part on ne peut pas méconnaître que le fonctionnaire d'état, que ce soit un fonctionnaire cantonal ou fédéral, n'est peut-être pas dans la population aussi sympathique que l'employé d'une compagnie particulière. A quoi cela tient-il? A ce que le fonctionnaire d'état a quelquefois des allures un peu plus envahissantes, qu'il se croit davantage un personnage détenant une parcelle de l'autorité publique? Je ne sais, mais c'est un fait indiscutable qui explique cette appréhension très générale qu'on a en Suisse au sujet de l'extension du fonctionnarisme d'état.

Je me souviens en ce qui me concerne, d'avoir

été consulté en 1894 par la rédaction des «Schweizerische Blätter für Socialpolitik» et je me suis prononcé alors nettement en faveur du rachat par expropriation, du paiement par annuités et de l'exploitation par une compagnie fermière. Ce système, à mes yeux, sauvegarde les droits de l'état, ménage son crédit et ses finances et assure une bonne exploitation des chemins de fer. Voici comment, pour ma part, j'aurais voulu qu'on procédât dans cette affaire: Entente préalable si possible avec les compagnies des chemins de fer pour racheter leur réseau, entente basée sur un désintéressement complet et intégral des propriétaires actuels largement rétribués dans cette affaire, où je crois qu'il ne faut pas lésiner. A défaut d'entente, faire usage de l'art. 23 de la constitution fédérale qui donne formellement à la Confédération le droit d'exproprier. L'expropriation portant sur l'ensemble du réseau, en laissant aux tribunaux le soin de fixer de justes indemnités; la Confédération stipulerait le paiement par annuités et une société constituée par les pouvoirs publics serait chargée de l'exploitation; la loi accordant un privilège d'exploitation à cette société, lui imposerait des règles précises, positives dont elle ne pourrait pas sortir, dans l'intérêt d'une bonne exploitation nationale et économique; par exemple au point de vue des tarifs, des horaires, de l'affectation des bénéfices; cette société aurait l'obligation de payer à la Confédération une redevance annuelle comme contre-partie du droit d'exploitation accordé; cette redevance aurait couvert totalement ou partiellement la Confédération de l'annuité à payer par elle aux propriétaires actuels des lignes. Avec cette combinaison la Confédération aurait racheté sans bourse délier tout le réseau des chemins de fer et les finances de la Confédération n'auraient pas été exposées à courir le risque considérable d'un emprunt aussi important que celui qui sera la conséquence du projet actuel.

Nous aurions eu ainsi une administration de chemins de fer centralisée, un seul réseau unifié. Nous serions arrivés au résultat désiré; nous aurions apporté des améliorations à l'exploitation des chemins de fer tout en remettant la propriété des lignes entre les mains de l'état. Le mode d'exploitation aurait répondu à l'organisation politique du pays, il aurait été conforme aux principes que nous pouvons accepter en Suisse sans présenter les défauts d'une organisation d'état centralisée entre les mains du pouvoir public avec la prépondérance considérable que lui donnera l'organisation qui vous est proposée.

On aurait pu également déclarer dans la loi qu'au delà d'un intérêt déterminé à servir au capital de la société d'exploitation, tout le surplus du bénéfice aurait été versé à la Confédération, ou aurait servi à améliorer les conditions de l'exploitation. Nous aurions ainsi affirmé le droit de l'état devenant propriétaire du réseau tout entier qui aurait été amorti dans une période déterminée. Nous aurions eu ainsi une exploitation rationnelle des chemins de fer et nous aurions ménagé la situation financière et le crédit de la Confédération.

Voilà le système que j'ai toujours eu en vue pour le rachat et la nationalisation des chemins de fer, me disant que c'était la vraie manière de concilier le principe important du droit de l'état que je ne méconnaissais pas et la nécessité d'arriver à réaliser

des améliorations dont je reconnais les avantages à condition de maintenir, au point de vue de l'administration, un contact plus direct avec les centres intéressés au moyen d'une société d'exploitation sous le contrôle de l'état.

Le conseil fédéral serait resté l'autorité supérieure de contrôle et de surveillance sans être mêlé à l'administration des chemins de fer, comme ce sera le cas dans la confusion résultant du système qui nous est proposé.

Le point de vue que l'on nous recommande est tout le contraire de mes vues personnelles. Je ne puis m'y rallier par les motifs politiques que je viens d'exposer sommairement, néanmoins, puisque nous devons discuter le projet de loi, je vous exposerai franchement dans quel sens je voterai sur les propositions qui nous sont faites en ce qui concerne l'administration.

Je voterai pour toutes les propositions tendant à soustraire l'administration à l'influence du pouvoir politique; je voterai pour le mode de nomination du conseil d'administration qui tiendra compte du droit des cantons et qui permettra l'intervention du commerce, de l'agriculture et de tous les grands intérêts qui doivent être présentés. Je voterai pour que la direction générale et les directions d'arrondissement soient nommées par le conseil d'administration et non par le conseil fédéral; je voterai pour l'extension aussi grande que possible des compétences des conseils d'arrondissement afin de les mettre le plus possible en contact avec les intérêts que servent les chemins de fer. Je voterai en général pour toutes les propositions tendant à la décentralisation, respectant les droits des cantons conformes à notre organisation politique, et pour tout ce qui tendra à faire du conseil d'administration un conseil d'affaires et non un corps politique. L'administration des chemins de fer ne doit rien avoir à faire avec la politique, je voudrais la voir aussi loin que possible des influences du pouvoir central, afin qu'elle soit absolument indépendante et qu'elle n'ait à se préoccuper que des intérêts généraux du pays.

Pour ma part, j'ai entendu hier avec beaucoup d'intérêt les déclarations qui nous ont été faites par les chefs autorisés du parti socialiste, MM. Wullschleger et Curti, sur la nécessité de tenir compte de l'organisation politique et fédéraliste des cantons qui est souvent plus près de la vraie démocratie que l'organisation fédérale, et de reconnaître par conséquent que pour tout ce qui concerne les chemins de fer il faut se rapprocher du peuple, de la véritable démocratie directe.

Il y a là des déclarations intéressantes à retenir et je vois avec une grande satisfaction constater toujours plus dans notre état fédératif la nécessité de maintenir les cantons et de leur assurer leur part légitime d'influence dans toute l'organisation que nous discutons en ce moment.

Je ne puis pas dire, comme l'a fait M. Wullschleger, que quel que soit le projet je le voterai; je comprends la nécessité de la nationalisation des chemins de fer, mais je subordonne mon vote définitif à l'acceptation d'un mode d'exploitation du réseau national des voies ferrées qui soit conforme à la notion que j'ai de la possibilité d'une telle organisation dans un état fédératif, mode bien différent de celui que l'on nous propose.

**Häberlin:** Ich werde dem Herrn Vorredner folgen und auch kurz sein, und mich auf einige Gesichtspunkte beschränken, die zugleich eine Art Direktion für die Diskussion und auch vielleicht für die später kommende Abstimmung sein können. Ich werde mich auf die Frage der Kreiseisenbahnräte, der Wahl der Organe — ob Bundesrat oder Verwaltungsrat oder andere Behörden — und auf die Frage: wie ist der Verwaltungsrat zu organisieren, beschränken. Ich werde nicht das Beispiel anderer befolgen und hier Programme allgemeiner Art entwickeln, wie Herr Curti es gestern gethan hat. Sein socialistisches Programm hat zwar eine ausserordentlich föderalistische Färbung angenommen, was sonst seine Art nicht war. Wir ändern, obwohl wir «nur» radikal-demokratisch sind, wir könnten auch Programme zum Fenster hinaussprechen, aber ich habe die Ueberzeugung: wir haben es nicht nötig. Wir sind noch lange nicht so reduziert in unserm Bestand und in unserm Charakter und unserer Zähigkeit, wie viele es hoffen oder wenigstens sich den Anschein geben, es zu glauben. Wir machen nicht in Proselyten, wir begnügen uns mit unserm jetzigen Bestand. Es nützt auch nichts, auch Herrn Curti wird es nichts nützen; belehrt hat er niemand und seine Freunde sind ja so wie so seiner Ansicht. Herr Curti hat bei diesem Anlass auch schöne Bilder gebraucht, wie schön der Kantonalismus seine Wurzeln in den festen Boden treibt und wie ideal-luftig die eidgenössischen Tendenzen seien. Ich habe allerdings auch schon beobachtet, dass die kantonalen Wurzeln so weit reichen, dass sie sogar diejenige Nahrung wegnehmen, die der Bund haben sollte, und ich fürchte, trotz allem Idealismus wird die Krone des eidgenössischen Baumes nicht so hoch sein, dass nicht noch kantonale Desiderien bis in dieselbe hinaufklettern. Ich glaube, der Bund wird noch genug vom Kantonalismus in Anspruch genommen werden. Ich bin auch nicht gerührt von einzelnen andern Ausführungen. Es wird gesagt, man müsse decentralisieren und man müsse populär sein. Ich weiss nicht, ob Herr Curti als St. Galler so sehr legitimiert war, diese Popularität in den Vordergrund zu stellen. Wenn man die Abstimmungen der letzten Jahre im Kanton St. Gallen durchgeht, so scheint die St. Galler Regierung trotz dem socialdemokratischen Oel, das ihr zufliesst, doch so furchtbar populär nicht zu sein (Heiterkeit). Wir wollen von diesen Sachen abgehen. Ich hätte es meinerseits viel lieber gesehen, wenn Herr Curti statt allgemeiner Theorien uns gestern einmal ein festes Tracé der Rickenbahn gebracht hätte, damit man wüsste, was es mit dieser Bahn ist, von der man nach den Ausführungen des Herrn Curti meinen sollte, er allein, oder jedenfalls er viel mehr als andere, sei der Vater und der besorgte Beschützer dieses Kindes, Rickenbahn genannt, während andere St. Galler Abgeordnete, die doch auch nicht vaterlandslos sind, in diesem Punkt viel ruhiger und kühler — und sagen wir es: mit Recht — denken.

Nach diesen wenigen, vielleicht mehr oder weniger provozierten Aeusserungen über allgemeine Programme und Theorien gehe ich kurz auf die Specialitäten über. Hier frage ich zunächst: Sind die Kreiseisenbahnräte oder Kreisverwaltungsräte — wie man sie nennen will — eigentlich wirklich principiell berechtigt oder nicht? Und da muss ich doch sagen: es ist, glaube ich, nicht ein einziges Mitglied der Räte,

das zu behaupten wagt, dass es principiell nicht richtiger oder das einzig Richtige wäre, nur eine einheitliche eidgenössische Leitung der Schweizerbahnen zu schaffen. Wir kaufen die Bahnen nicht für die Kantone zurück, sondern für die schweizerische Eidgenossenschaft, und darum sollen es principiell in erster Linie eidgenössische Behörden sein, welche die Bahnen administrieren. Damit sage ich nicht etwa, dass den Kantonen, überhaupt dem Schweizervolk, für das wir ja schliesslich zurückkaufen, nicht auch ein gewisser Einfluss auf die Administration der Schweizerbahnen zu gewähren sei. Aber ich habe eine andere Meinung. Ich glaube, bis jetzt haben die Kantone zum privaten Eisenbahnwesen nichts zu sagen gehabt. Wenn man den Kantonen also heute nichts gäbe, so wären sie nicht schlimmer gestellt als vorher. Wenn Herr Curti so grosses Gewicht auf die Fahrplankonferenzen legt, so mögen dieselben, sei es durch den Bundesrat, sei es durch das Departement, sei es durch die obersten Behörden, die wir jetzt schaffen, beibehalten werden. Wenn die kantonalen Regierungsräte eine so grosse Freude haben, nach Bern zu gehen und ihre Ansichten, die aber gewöhnlich nicht gehört werden, dort vorzutragen, so mag man ihnen dieses nohe kantonale Recht auch ferner gewähren; das braucht gar nicht im Gesetz gesagt zu werden. Aber ich habe eine andere Meinung. Durch das, was im Entwurf des Bundesrates und der Kommission enthalten ist, ist den Kantonen schon jetzt eine viel grössere Mitwirkung zugestanden, als sie früher hatten. Sie wählen Mitglieder in den Verwaltungsrat, sie wählen Mitglieder in andere Behörden, sie können also Abgeordnete bestellen, die ihre lokalen und gewerblichen Sonderinteressen in den obersten leitenden Behörden vertreten. Ist das nicht genug? Ich fürchte, wenn Sie neben dieser obersten Behörde, wo die Kantone schon vertreten sind, specielle Eisenbahnverwaltungsräte — ich rede nicht von den Kreisdirektionen, diese sind in meinen Augen nicht bloss zulässig, sondern nötig — von den Kantonen wählbar, aufstellen — dass diese Behörden zu einer Quelle von nicht bloss berechtigten, sondern von ganz kuriosen Desiderien werden, die dann allzu einseitig, allzu lokal behandelt werden und eine Gefährde für die principielle oberste Leitung der eidgenössischen Behörden bilden könnten. Aus diesen Gründen halte ich, ohne weitläufiger zu werden, mit der Minderheit der Kommission dafür, die Kreiseisenbahnräte seien — nicht abzuschaffen, denn sie sind glücklicherweise noch nicht da — nicht in das Projekt aufzunehmen, weil die kantonalen, gewerblichen und lokalen Interessen auch in dem, was wir bringen, genügend vertreten sind.

Ich komme nun zu einer andern Frage. Wer soll die obersten leitenden Organe für die Eisenbahnen wählen? Hier kann ich nur fragen: wer ist in letzter Linie für den Gang der Eisenbahngeschäfte verantwortlich? Ich glaube der Bundesrat. Warum soll nun er nicht die Organe wählen können, die seinen Intentionen im Lande Ausdruck geben müssen? Der Verwaltungsrat kann diese Wahlen natürlich ganz leicht auch übernehmen, weil er keine Verantwortlichkeit dafür hat. Herr Wullschleger glaubt, sehr mitleidig, man könne dem Bundesrat diese Last doch unmöglich auflegen. In erster Linie glaube ich, diese Wahlen vorzunehmen sei keine Last. Der Bundesrat ist viel eher als jede andere Behörde in

der Lage, die nötigen Erkundigungen über die Persönlichkeiten, die in Frage kommen könnten, auf alle mögliche Weise einzuziehen. Er wird wegen diesen Wahlen die übrigen Administrationsgeschäfte nicht vernachlässigen müssen. Er wird auch, wenn er es nicht schon ist, eine entschlossene Behörde sein können, was ich mit Herrn Wullschleger sehr wünsche. Die Wahl der Direktion hindert ihn nicht, eine geschlossene, selbstbewusste, zielbewusste eidgenössische politische Behörde zu sein. Auch würde er dieser Last nicht erliegen, die Herren sind ja kräftig (Heiterkeit), und Sie haben ja aus den mitleidigen Voten verschiedener Redner des Rates ersehen können, dass schliesslich noch sehr viele patriotische Köpfe und Charaktere das Opfer bringen würden, die ermatteten Bundesräte abzulösen (Heiterkeit). Eine grosse Gefahr also kann in dieser Sache nicht liegen. So viel ist liquid, dass, wenn Sie einer andern Behörde als dem Bundesrat, gleichviel welcher, das Wahlrecht geben, Sie dem Bundesrat mindestens das Genehmigungsrecht der Wahlen zugestehen müssen, als Korrektur für Allfälliges, was ich nicht nennen will. Nun komme ich noch zu der Organisation des Verwaltungsrates. Ich muss darüber sprechen, weil ich den Antrag Geilinger und Konsorten mitunterzeichnet habe und im Grundprinzip zu demselben stehe, während ich gegen einen nebensächlichen Punkt einige Bedenken zu äussern habe und mich von der Minderheit der Kommission auch einigermaßen trennen muss. Soviel ist für mich liquid, dass, ob die Kreisverwaltungsräte beibehalten werden oder nicht, ein ziemlich zahlreicher Verwaltungsrat zulässig und beinahe geboten ist, namentlich da der Eisenbahnrat, wie er im ursprünglichen Projekt vorgesehen war und unter Umständen sehr nützlich gewesen wäre, weggefallen ist. Eine Gefahr in einer etwas stärkeren Besetzung sehe ich nicht. Es würde die letztere einer grösseren Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse, der Interessen gewisser Stände und Verbände nur dienlich sein. Wenn wir in der Verwaltung einer einzigen der fünf Hauptbahnen schon heute mehr als 50 Mitglieder sehen, so glaube ich, darf ein Verwaltungsrat, der über sämtliche Bahnen zu amten hat, füglich eine angemessene Anzahl von Mitgliedern erhalten. Ich habe nun aber nicht die Meinung des Herrn Curti, dass dieser Verwaltungsrat dann dazu da sei, gewisse Ablagerungen politischer Art in sich aufzunehmen und, wie er gestern sagte, einen Ausgleich der politischen Parteien vorzunehmen. Ich halte dafür, in dieser eidgenössischen Eisenbahnbehörde soll gar keine Politik getrieben werden, sondern es soll die eidgenössische Bahnverwaltung das oberste Ziel dieser Behörde sein.

Wenn man nun auch den gewerblichen und lokalen Interessen eine ganz gebührende Vertretung einräumen will, so müsste ich zwischen dem Antrag der Kommissionsminderheit und dem Antrag des Herrn Curti bezüglich der Abordnung mit beratender Stimme, mich doch für die Kommissionsminderheit entscheiden. Stellen Sie sich einen Verwaltungsrat vor, in welchem die Abordnungen der Eisenbahner und anderer Berufsgruppen mit beratender Stimme erscheinen! Da sind die Mitglieder, die eigentlich zu funktionieren und die Verantwortlichkeit zu tragen haben, von diesen Abordnungen umlagert, die stundenlange Reden halten. Wie wird eine solche Behörde noch dazu kommen, selbständige

Entscheide, unabhängig und frei von äussern Einflüssen, zu treffen? Lieber möchte ich dann, dass man diese Abordnungen als Mitglieder wählt, damit sie Mitglieder mit vollem Stimmrecht, aber auch mit voller Verantwortlichkeit sind. Aber ich kann auch dazu nicht stimmen. Welches sollen diese Verbände sein, welche Mitglieder zu wählen haben? Diese Verbände gewerblicher, landwirtschaftlicher, industrieller Art wechseln ja mit jedem Jahr, sie können sich vermindern und können sich vermehren. Wer ist der rechtmässige Vertreter dieser Klassen? Wenn Sie den Grütliverein oder andere politische Vereine anfragen, so werden sofort zwei, drei neue Verbände entstehen, von denen jeder behauptet: ich bin der wahre Jakob, ich wähle, ich schicke einen Vertreter in den Verwaltungsrat. Es ist daher in meinen Augen das Beste, wenn man einen grösseren Verwaltungsrat, wie er in der Vorlage besteht, durch die hier genannten Organe wählen lässt und den wählenden Organen zur Pflicht macht, bei der Wahl auf alle die verschiedenen Interessenten, die durch die Herren Curti und Wullschleger und durch die Kommissionsminderheit als berücksichtigungswürdig anerkannt sind, Rücksicht zu nehmen. Dann, glaube ich, ist der Verwaltungsrat gut organisiert. Würde man aber diesen Kreisen eine direkte Wahl einer Abordnung zugestehen, dann müsste jedenfalls im jetzigen Projekt der Passus gestrichen werden, welcher dem Bundesrat zur Pflicht macht, bei der Wahl auf die und die Kreise Rücksicht zu nehmen. Beides zusammen wäre zu viel.

Das sind in der Hauptsache diejenigen Gesichtspunkte, welche ich betonen wollte. Gestatten Sie mir nun auch ein kurzes allgemeines Wort.

Ich weiss ja, dass man in der Politik und sogar, wo es viel wichtiger ist als bei diesen administrativen Sachen, in Angelegenheiten, wie die Eisenbahnen es sind, muss nachgeben können. Aber für mich genügt es nicht, dass einzelne Mitglieder immer mit der Versicherung kommen, wenn wir diesen und diesen einzelnen Punkt nicht annehmen, dann seien ihre Wähler gegen das Projekt. Einmal habe ich für mich die Ueberzeugung: wenn diese Herren, namentlich aus den Kantonen Neuenburg, Genf, Wallis, Freiburg, die aus der Verstaatlichung nur Nutzen ziehen können, ihren Wählern ihre Ueberzeugung beibringen, nicht mit ihnen jammern, sondern ihnen sagen: das ist nicht so, wie ihr meint, so werden sie ihre Wähler mit sich fortziehen und sie werden nicht umgekehrt von ihren Wählern verschlungen werden. Es ist das Sache der Ueberzeugung und eines gewissen Mutes. Auf der andern Seite, glaube ich, ist es ganz recht, wenn wir in einem wichtigen Punkt, wo wir die Ueberzeugung haben, dass wir damit die Mitwirkung des Ständerates und des Volkes gewinnen können, etwelche Rücksicht nehmen. Hier kann nicht angewendet werden, was Bubenberg so schön, freilich auf einem andern Gebiet, sagte: «So lange noch eine Ader in uns lebt, giebt Keiner nach!» Das passt nicht hieher, das würde keine Denkmäler eintragen. Etwas anderes müssen wir thun: nicht markten, nicht knausern miteinander, sondern einig sein und gegenseitig Aufopferung beweisen können. Dann werden wir Begeisterung für die grosse Sache in das hiefür allezeit empfängliche Volk hinaustragen. (Beifall.)



**Hirter:** Gestatten Sie mir als Mitunterzeichner des Minderheitsantrages einige Worte. Es ist von allen Seiten anerkannt worden, dass die Geschäftsführung der Bundesbahnen eine möglichst selbständige, von der übrigen Bundesverwaltung getrennte sein soll. Das wird bis zu einem gewissen Punkte durchgeführt werden können. Allein an einem Orte werden wir Halt machen müssen, nämlich dort, wo die Verantwortlichkeit des Bundes für die Geldmittel, die er beschafft hat, beginnt. Sie wissen, dass die Verzinsung und die Amortisation der Anleihen, die aufgenommen werden müssen oder der Titel, die den bisherigen Bahnen angeboten werden, aus dem Ertrag der Bahnen bestritten werden muss. Hier haben Sie also die vollständige Verantwortlichkeit des Staates für die Bahnen und für die eingegangenen Verpflichtungen. Im übrigen erwartet das Volk von den Bahnen die Erfüllung einer ganzen Reihe von Wünschen. Wem werden Sie nun am besten die Bestimmung der Organe, welche die Erfüllung dieser Erwartungen stets vor Augen haben sollen, übertragen? Ich denke niemand andern als der dem Lande verantwortlichen Behörde, dem Bundesrate. Ich halte von vorneherein daran fest, dass dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt werden soll, sowohl die Generaldirektoren als die Kreisdirektoren der schweizerischen Bundesbahnen zu ernennen.

Ich glaube aber, auch das Interesse eines richtigen Betriebes erfordere dies. Es ist mit Recht auf den jahrelangen Kampf, den Bundesrat und Bundesbehörden mit den Eisenbahngesellschaften geführt haben, hingewiesen worden. Es ist betont worden, wie die Vorteile zu gunsten des Verkehrs den Bahnen zeitweise geradezu abgerungen werden mussten. Das Eisenbahndepartement behält auch in Zukunft die Oberaufsicht über die Bundesbahnen, sowie auch über die andern Gesellschaften. Soll die Sache nun so gestaltet werden, dass das Eisenbahndepartement, der Bundesrat den nötigen Einfluss auf die leitenden Behörden der Bahnen habe, sodass den Wünschen des verkehrenden Publikums Rechnung getragen werde, so werden Sie die Wahl dieser Behörden unbedingt dem Bundesrat überlassen müssen.

Was die übrigen Organe anbelangt, so erlaube ich mir vor allem aus — es ist gestern zu verschiedenen Malen von Preussen gesprochen worden — darauf hinzuweisen, dass die Stellung unseres Verwaltungsrates eine ganz andere ist, als diejenige des Landeseisenbahnrates in Preussen. In der preussischen Gesetzgebung gilt der Satz: «Wo in Gesetzen, Erlassen u. s. w. von der Landesaufsichtsbehörde der Eisenbahnen die Rede ist, ist darunter in Preussen der Minister der öffentlichen Arbeiten zu verstehen. Die Aufsichtsbehörde ist jede Eisenbahndirektion für ihren Bezirk und jeder Präsident (unter der Bezeichnung Eisenbahnkommissar) für die ihm in dieser Beziehung zugewiesenen Privatbahnen.» Die Kompetenzen des Landeseisenbahnrates sind in Art. 1 des Gesetzes wie folgt normiert: «Dem Landeseisenbahnrat sind zur Aeusserung vorzulegen: 1. Die dem Entwurfe des Staatshaushaltsetats beizufügende Uebersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter. 2. Die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife, allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikationen. 3. Die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen (unregelmässig

gebildeten Tarifen). 4. Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Verkehrsordnung, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen. Auch hat der Landeseisenbahnrat in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten seine Gutachten zu erstatten. Der Landeseisenbahnrat kann indessen in Angelegenheiten des vorbezeichnenden Art auch selbständige Anträge an den Minister der öffentlichen Arbeiten richten und von diesem Auskunft verlangen.» Dem Minister ist vorbehalten: «Die Anstellung, Versetzung, Entlassung sowie die Regelung der Besoldungsverhältnisse der etatsmässigen höhern Beamten einschliesslich der Rechnungsdirektoren u. s. w. Bei Ausübung seiner Oberleitung und Oberaufsicht über der Staatsbahnen wird der Minister der öffentlichen Arbeiten durch folgende Abteilungen unterstützt: die Abteilungen für technische Bauangelegenheiten der Staatseisenbahnen, für Verwaltungs- und Finanzsachen in Bauangelegenheiten der Staatseisenbahnen, für Verkehrsangelegenheiten der Staatseisenbahnen, für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten der Staatseisenbahnen und für die Staatsaufsicht über Privatbahnen, für allgemeine Finanzangelegenheiten der Staatseisenbahnen.»

Sie sehen also, in Preussen liegen die grossen Kompetenzen, die wir unserm Verwaltungsrat geben, in den Händen des Ministers. Der Unterschied zwischen der preussischen Organisation und der unsrigen ist also ein grosser.

Was die Zusammensetzung des Verwaltungsrates anbelangt, so bin ich damit einverstanden, dass den Kantonen 25 Vertreter gewährt werden. Darüber wird nicht länger zu sprechen sein. Ich will aber diese Vertretung den Kantonen nicht deswegen gewähren, weil der eine der Vertreter des Landes Melchthals und der andere des Landes Bubenbergs ist, sondern weil ich die Ueberzeugung habe, dass dadurch alle Landesgegenden der Schweiz zu einer Vertretung kommen. Zu diesen kantonalen Vertretern sollen die 25 Vertreter der verantwortlichen Behörde kommen, und schliesslich halten wir unbedingt darauf, dass auch die verschiedenen Berufskreise im Verwaltungsrat zum Wort gelangen. Es ist etwas schwierig, hier die richtige Lösung zu finden. Ich gebe zu, dass sich etwas dagegen sagen lässt, wenn Vereinen mit freiwilliger Mitgliedschaft ein direktes Wahlrecht eingeräumt werden muss. Allein ich mache darauf aufmerksam, dass uns ein anderes Mittel nicht zu Gebote steht, insofern Sie die Wahl dieser Vertreter nicht auch dem Bundesrat überlassen wollen. Wir haben keine gesetzlich organisierte Handelskammer, keine Gewerbekammer und keine vom Staate anerkannte Vertretung der Landwirtschaft. Deshalb blieb uns nichts anderes übrig als was wir Ihnen vorschlugen. Schon bei der Besprechung der Bundesbank waren s. Z. Anregungen in diesem Sinne gemacht worden. Man ist damals davon zurückgekommen. Allein hier bei den Bundesbahnen, die mit den verschiedenen Interessenskreisen in noch viel engerem Kontakt stehen, sollte man nicht davon abgehen.

Im weitern halte ich dafür, dass wir es mit einer möglichst guten Bestellung des Verwaltungsrates bewenden lassen und nicht noch ein neues Rad in dieses Getriebe einfügen sollten, das nur zu Reibungen Veranlassung geben kann. Ver-

gleichen Sie einmal die Bedeutung der deutschen Eisenbahnkreise mit den unsrigen. In Deutschland sind dem Kreiseisenbahnrat nicht nur einzelne Direktionen unterstellt, sondern es gibt Bezirke, die über zwei bis drei Direktionsbezirke gestellt sind. Die Aufgabe dieser Bezirkseisenbahnräte ist eine absolut nur konsultative, trotzdem die Kreise dort eine viel grössere Bedeutung haben, als es bei uns der Fall ist. Die 37,266 Betriebskilometer der preussischen Bahnen sind in 20 Direktionsbezirke eingeteilt. Es giebt dabei Direktionsbezirke, welche 1900 km umfassen. Der kleinste Direktionsbezirk schliesst 561 km in sich. In Preussen hat man, wie bereits gesagt, die Notwendigkeit empfunden, verschiedene Direktionsbezirke unter einen Kreiseisenbahnrat zu vereinigen, trotzdem derselbe nur konsultative Aufgaben hat. Richten wir uns daher bei unserer Organisation auch etwas nach der Grösse des Geschäftes! Wer ein Geschäft in Betrieb setzt, wird nicht sofort die Organisation des grossen Geschäftes für das kleine acceptieren können, sondern wird warten müssen, bis das Geschäft so gross geworden ist, dass es diese Organisation verträgt. Diesen Grundsatz möchte ich hochhalten. Wenn Sie von Vereinfachung, von Ersparnissen, von einheitlichem Betrieb reden wollen, so lassen Sie diesen Gedanken auch in der Organisation zum Ausdruck kommen und wenn Sie um die Kreiseisenbahnräte nicht herumkommen, so sorgen Sie doch wenigstens dafür, dass sie für den Betrieb nicht störend wirken, sondern dass sie nur das sind, was sie sein sollen, nämlich ein Ort, wo die betreffende Gegend ihre Meinung zum Ausdruck bringen kann.

Allein es handelt sich nicht darum, einem Kreise bessere Bedingungen als dem andern zu verschaffen. An jedem Orte ist das Interesse das nämliche. Das Interesse des Berners an der Stellung des Personals seiner Station ist das nämliche, wie das Interesse desjenigen, der von aussenher kommt oder seine Sendung herschickt. Jeder hat ein grosses Interesse daran, dass im ganzen Lande herum die Bahnbeamten eine richtige Auffassung ihrer Aufgabe haben. Wenn Sie aber soweit gehen und die Wahl dieser Beamten den Kreiseisenbahnräten überlassen, so schaffen Sie damit zunächst eine Opposition gegenüber den durch den Bundesrat gewählten Generaldirektoren. Nein, diese Beamten sollen eidgenössische Beamte und nicht Bezirksbeamte sein. Es ist davon gesprochen worden, durch diese Decentralisation werde die Bureaukratie vermindert. Ich glaube im Gegenteil. Wenn ein etwas weiter Blick, eine grössere Auffassung in die ganze Bahnverwaltung hineinkommt, so wird das jedenfalls nur hindernd gegen die Bureaukratie sich geltend machen. Es ist gestern gesagt worden, wir nehmen ja so wie so die Direktoren der jetzigen Privatgesellschaften und es werde daher ungefähr im gleichen weiter gehen, nur seien diese Direktoren dann Staatsbeamte geworden. Allein haben nicht die gegenwärtigen Direktionen und Verwaltungen mit ihrer eigenen Auffassung sich oft im Widerspruch befunden mit der Auffassung der Aktionäre? Ich verweise Sie nur auf die Aktionärversammlung der S. C. B., wo Verwaltungsrat und Direktion beantragten, die Dividende mit Rücksicht auf die grossen Aufgaben der Bahn um  $\frac{1}{2}$  Prozent niedriger zu halten und wo die Aktionäre anders beschlossen. Man muss nicht alles den Direktionen und Verwaltungen zur Last legen. Sie stehen eben unter

dem Druck des jetzigen Systems und wenn Sie sie als Bundesbeamte anstellen, wird auch ihre Auffassung eine andere sein.

Was das Tarifwesen anbelangt, so hat Herr Wunderly gestern mit Recht auf dessen Wichtigkeit hingewiesen. Nur vermag ich nicht einzusehen, in wiefern die Vorschläge des Herrn Wunderly besser sein sollen, als das im Gesetz niedergelegte System. Nach dem vorliegenden Entwurf steht die Gesetzgebung über das Tarifwesen in erster Linie der Bundesversammlung zu. Die Feststellung der Grundsätze der Tarife kommt dem Verwaltungsrat zu, und das Tarifwesen als solches ist Sache der Generaldirektion. Ich glaube, das sei der richtige Aufbau. Im Gesetz wird das zu sagen sein, was wir bis jetzt den Bahnen in den Konzessionen vorgeschrieben haben. Es wird zu sagen sein, von welchen allgemeinen Gesichtspunkten aus die Tarife erstellt werden sollen. Die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation nebst den reglementarischen Bestimmungen wird Sache des Verwaltungsrates sein. Die Aufstellung der ausgerechneten Tarife endlich wird der Generaldirektion vorbehalten. Das ist das Richtige, und ich sehe nicht recht ein, warum die Aufsicht über das Tarifwesen noch ganz besonders dem Bundesrate zugeteilt werden soll, nachdem derselbe bereits die Aufsicht über die Bahnen selbst hat.

Was die Anträge der Herren Curti und Schobinger anbetrifft, so habe ich mich in materieller Beziehung bereits teilweise dagegen ausgesprochen. Ich möchte nur noch darauf hinweisen, dass die gleiche Kompetenz nach diesen Anträgen zwei verschiedenen Organen übertragen ist. So hat die Generaldirektion die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen, und der Kreisverwaltungsrat hat ebenfalls die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektion. Die Aufgabe der Aufsicht in zwei Hände gelegt, das führt gewöhnlich dazu, dass die Aufsicht gar nicht ausgeübt wird, indem sich der eine auf den andern verlässt.

Was die Wahl einer gewissen Zahl von Verwaltungsräten durch das Volk anbetrifft, so halte ich dafür, dass die Zusammensetzung des Verwaltungsrates sehr leicht eine höchst einseitige würde, weshalb ich vor dieser Wahl durch das Volk warnen möchte. Ich glaube auch nicht, dass dies vom Volke verlangt werde. Herr Curti hat gestern gesagt, Herr Marti habe erklärt, die demokratische Ausbildung der Bahnorganisation werde das beste Mittel gegen Bureaukratie sein. Nach meiner Ueberzeugung war Herr Marti — und so hat er sich auch uns gegenüber geäußert — jederzeit für eine einfache, gute und zweckentsprechende Bahnverwaltung. Es war ihm vor allem darum zu thun, eine gute centrale Verwaltungsbehörde, in welcher die verschiedenen Kreise ihre Vertretung fänden, zu bilden und diese an Stelle der Aktionäre und des von ihnen gewählten Verwaltungsrates zu setzen. Es ist ja verdienstlich, die Rechte des Volkes jederzeit zu wahren; aber hier glaube ich gelte als oberstes Gebot die Wohlfahrt des Volkes, und wenn wir diese im Auge haben, werden wir für eine einfache, klare und bestimmte Verwaltung eintreten.

**Köchlin:** Ich knüpfe an das Votum des Herrn Häberlin an und sage: Beweisen Sie uns die Auf-

opferung, von der Herr Häberlin sprach und kommen Sie uns in der Verwaltungsfrage entgegen, dann werden wir uns recht gerne finden lassen.

Ich habe mir erlaubt, mit den Herren Wild und Wunderly betreffend die Organisation einige Anträge zu stellen. Ich will Sie nun nach den grossen Reden von gestern und heute nicht lange hinhalten mit der Darlegung meiner Ansichten über die Kreisverwaltungsräte u. s. w. Ich habe das bereits in meinem Eintretensvotum gesagt. Ich will auch nicht eintreten auf den Kampf zwischen Bund und Kantonen. Ich will die vierzehn Landammänner des Herrn Curti ruhen lassen. Ich will nur kurz sagen, auf welchem Boden die Vorschläge stehen, die wir gemacht haben, und das ist bald gesagt: Wir wollen mehr vereinheitlichen als verstaatlichen, mehr unifizieren als etatisieren.

Nachdem ich dies im allgemeinen vorausgeschickt habe, erscheint es mir doch unerlässlich, mit einigen Details eines Gesichtspunktes zu erwähnen, der bis jetzt noch nicht erörtert worden ist und der in der Organisationsfrage doch wesentlich in Betracht kommen muss. Es ist dies die Frage, wie sich eigentlich das Geschäft ausnehme, das wir organisieren müssen. Gestatten Sie mir da, in Kürze einige Zahlen zu nennen, die ich teils der Botschaft des Bundesrates, teils dem Votum des Herrn Bundesrat Zemp entnehme.

Bezüglich der Uebernahmewerte steht fest, dass wir Bahnen mangels genügender Erträgnisse auf Grund der Anlagekosten kaufen müssen. Wir müssen für die J. S. 56 Millionen und für die N. O. B. 34 Millionen, zusammen 90 Millionen mehr bezahlen als sie rentieren. Die N. O. B. fordert sogar noch 57 Millionen mehr, die jedoch bestritten sind. Für die Minderwerte sind 74 Millionen, für Ergänzungsbauten 47 Millionen und für Kursverluste 70 Millionen, zusammen 191 Millionen streitig. Ich fühle mich nicht berufen, die Rechte der Aktionäre zu verteidigen. Ich denke, sie seien Manns genug, dies zu thun. Ich entnehme dem Geschäftsbericht der Centralbahn den Passus: «Mit der Botschaft des Bundesrates betreffend den Rückkauf sind wir bezüglich der darin enthaltenen Berechnungen in wichtigen Punkten nicht einverstanden und können dieselben nicht als richtig anerkennen.» Es ist also vorauszu- sehen, dass die Bahnen da nicht ohne weiteres die Segel streichen werden. In dem Betriebsbudget der Botschaft wird nach Abzug des Amortisationsbetriffnisses ein jährlicher Ueberschuss von Fr. 2,100,000 ausgerechnet. Dieser Summe gegenüber müssen aber die Fr. 4,600,000, welche Herr Bundesrat Zemp für die Reduktion der Tarife in Anschlag gebracht hat, in Rechnung gesetzt werden. Dadurch wird der Betriebsüberschuss von Fr. 2,100,000 in ein Defizit von Fr. 2,500,000 umgewandelt, welchem allerdings die Aussicht auf eine Verkehrsvermehrung gegenübersteht, wodurch die Einbusse infolge der billigeren Tarife in drei bis fünf Jahren sich wieder ausgleichen soll. Wir werden also für die J. S. und N. O. B. 90—140 Millionen über den Ertragswert bezahlen müssen, für 121—191 Millionen sind streitige Posten vorhanden und voraussichtlich wird sich in den ersten Jahren ein Betriebsdefizit einstellen. Dem gegenüber stehen allerdings die Ersparnisse und die grossen Vorteile der Betriebsvereinheitlichung. Ich verweise diesbezüglich auf die Botschaft des Bundesrates, pag. 47. Nicht eingerechnet in obige

Ziffern ist das Risiko, welches im Bau neuer Linien, im Erwerb der Nebenbahnen und im Simplon- und ostschweizerischen Alpendurchstich liegt. Ich verweise hiefür auf den Expertenbericht, pag. 16. Von grösster Bedeutung ist für mich die Frage der Amortisation. Die Amortisation der 893 Millionen soll innerhalb 60 Jahren, d. h. bis zum Jahre 1962 durchgeführt sein. Dieselbe wird uns, wenn sie richtig durchgeführt ist, einen eminenten wirtschaftlichen Vorteil bringen. Allein in der bundesrätlichen Botschaft fehlt wiederum ein Punkt, nämlich die Amortisation der über das Jahr 1903 hinaus nötig werdenden Neubauten und Neuanlagen. Wie sollen diese amortisiert werden? In der Betriebsrechnung findet sich allerdings ein Posten von Fr. 1,136,000 für den Ersatz abgehender Bahnanlagen. Doch können darunter nicht Neuanlagen gemeint sein, da für solche erfahrungsgemäss 1—1½ Prozent der gesamten Anlagekosten, also hier durchschnittlich 10 Millionen per Jahr berechnet werden müssen. Wird für diese Neuanlagen nicht ebenfalls eine Amortisation nötig sein? Wenn dies nicht gemacht wird, so kommen wir nicht aus den Schulden heraus und bleiben in einer fatalen Abhängigkeit vom Auslande.

Diese Situation würde mich von Haus aus eigentlich zu einem warmen Anhänger entweder desjenigen Systems machen, das Herr Ador Ihnen vorgeführt hat oder aber desjenigen, dass man die ganze Rückkaufsfrage stückweise behandelt hätte. Allein das ist heute ja nicht mehr möglich. Ich weiss wohl, dass die rechnerische Seite der Vorlage wenig Interesse bietet und dass im allgemeinen im Bundesrat und in Ihrer Versammlung eine grosse Vertrauensseligkeit herrscht in der Annahme, dass die Verkehrssteigerung alles wett machen werde. Allein wir dürfen nicht vergessen, dass dem gesteigerten Verkehr überall auch gesteigerte Ansprüche gegenüberstehen. Diese gesteigerten Ansprüche werden den Bundesbahnen wahrlich nicht fehlen.

Ich bin am Ende meiner Rechnung. Ich habe mir die Freiheit genommen, zur Abwechslung von den politischen Erörterungen Ihre Aufmerksamkeit auf die Zahlen zu lenken, um zu zeigen um welches grosses und zum Teil auch riskantes Geschäft es sich handelt, und ich muss beifügen, dass diese Ueberzeugung sich mehr und mehr mir aufdrängte, je mehr ich mich in die Materie vertiefte. Ich halte deshalb dafür, dass es unsere Aufgabe ist, hier mehr denn je zu erkennen, dass es sich bei einem Geschäftes solcher Art nur darum handeln muss, dass dasselbe auf geschäftsmässiger, solider Grundlage, auf der reellsten Grundlage, nicht einseitig, sondern allseitig, aufgebaut werden muss.

Auf dieser Grundlage haben wir unsere Vorschläge formuliert und wir stimmen darin mit den andern Antragstellern überein. Wir wollen eine Beteiligung der Handels- und Verkehrskreise im Verwaltungsgeschäfte und zwar wollen wir dieselben nicht als Ornamente, sondern als selbständige, wirkliche Körper und Glieder des ganzen Organismus. Ob nun der Verwaltungsrat nach unserm Rezept oder demjenigen anderer bestellt werde, ist mir persönlich weniger wichtig, als das Verlangen, dass der Verwaltungsrat nicht nur begutachtender, ratifizierender Rat, sondern wirklicher Verwaltungsrat ist. In der Wahl der Direktoren und in der Feststellung der Kompetenzen derselben durch den Verwaltungsrat liegt der springende Punkt; nur dann, wenn Sie dem

Verwaltungsrate auch das Recht geben und die Befugnis, die Direktoren zu ernennen, hat er Körper und richtige Gestalt. Wir haben in unsern Vorschlägen das Genehmigungsrecht der Direktorenwahl durch den Bundesrat vorbehalten in der Meinung, dass dadurch eine Fühlung, ein Einverständnis Platz greife, und weil wir durchaus nicht gegen den Bundesrat, sondern mit demselben zu dirigieren wünschen. Herr Geilinger hat gestern gesagt, er wünsche eine Verwaltung, welche geschäftsmässig und selbständig sei und welche in ihrer Organisation genau zwischen Aufsicht, Verwaltung und Ausführung unterscheide. Wenn Sie logisch diese Worte in die That umsetzen wollen, so müssen Sie gerade das wollen, was wir beantragen: die Aufsicht dem Bundesrat, die Verwaltung der Vertretung des Volkes im Verwaltungsrat, die Ausführung dann durch den Verwaltungsrat hiezu Berufene. Das ist eine genaue Ausscheidung der Gewalten, und stimmen Sie diesen prinzipiellen Anschauungen zu, so schaffen Sie ein wirklich nationales Werk und wir wollen dann darnach trachten, die grosse Verantwortlichkeit mit einander zu tragen. Beharren Sie aber auf dem Standpunkt, dass Sie auch die Wahlen dem aufsichtführenden Organe, dem Bundesrate reservieren wollen, so geben Sie dem Bundesrate Aufsicht und Ausführung zugleich; die Kontrolle fällt weg und die Verwaltungsrechte des Verwaltungsrates sind in der Luft. Damit aber werden Sie die ganze Verantwortlichkeit dem Bundesrate zuschieben und eine befriedigende Mitwirkung der Vertreter des Volkes im Verwaltungsrate verhindern. Ich bitte Sie dringend, das Gesagte in Erwägung zu ziehen und unsere Anträge zu prüfen. Ich glaube, wenn Sie in den Punkten der Verwaltung ein Einsehen haben, so werden Sie viele Gegner der Vorlage ent Waffen und derselben viele Freunde gewinnen.

**Keel:** Ich werde mich sehr kurz fassen. Ich habe Ihnen einen Antrag unterbreitet, welcher dahin geht, dass dem Verwaltungsrate das Vorschlagsrecht für die Wahl der Generaldirektion, den Kreisverwaltungsräten das Vorschlagsrecht für die Wahl der Kreisdirektionen eingeräumt werden soll. Ich werde auf andere Punkte des Gegenstandes der Diskussion nur streifweise eintreten.

Sie sehen, dass mein Antrag in erster Linie auf der Voraussetzung basiert, dass die Anträge des Bundesrates, bezw. der Kommissionmehrheit Basis der Beratungen sein werden. In Bezug auf die Minderheit der Kommission erlaube ich mir nur eine Bemerkung. Wenn die Minderheit der Kommission neben der Gestaltung des Verwaltungsrates auch die Kreiseisenbahnrate hätte bestehen lassen, so glaube ich, hätte man mit ihr reden können; wenn dagegen der Verwaltungsrat in der Art und Weise komponiert ist, wie sie es vorschlägt, und auf der andern Seite die Kreiseisenbahnrate des Ständerates abgeschafft werden sollen, so glaube ich, dass ihr Bemühen ein vergebliches ist.

Nun kurz zur Sache selbst. Ich betrachte die Verwaltungsfrage rein vom geschäftlichen Standpunkte aus und nur insoweit von politischen Gesichtspunkten aus, als es absolut notwendig ist. Das Geschäft, das wir übernehmen wollen, ist so grossartig, dass ich die Ueberzeugung habe, dass wir dasselbe mög-

lichst korrekt organisieren müssen; wir müssen eine möglichst richtige, wie man sagt hierarchische Gliederung suchen, und diese finde ich nur, wenn man nach dem Gesichtspunkte der Verfassung vorgeht. Die Verfassung nennt als oberste Landesbehörde den Bundesrat und dem Bundesrat muss daher auch die oberste Verantwortlichkeit im ganzen Betriebe der Eisenbahnverwaltung überlassen werden, sowie der Bundesversammlung. Im übrigen soll die Verwaltung von den politischen Behörden abgetrennt werden, und ich glaube, das ist im wesentlichen in den Vorschlägen des Bundesrates und der Kommission geschehen. Ich darf Sie vielleicht auf den Art. 13 des Gesetzes verweisen, wo die Kompetenzen der Bundesversammlung und dann die Kompetenzen des Bundesrates festgesetzt sind; wenn Sie diese litterae durchgehen, werden Sie sehen, dass diese Kompetenzen im wesentlichen sich nur auf die Gesetzgebungsarbeit, das Budget und die Staatsrechnung und allerdings auch auf die Wahlen in die Generaldirektion und Kreisdirektionen beziehen. Die Kommission beantragt Ihnen, die Wahl der Generaldirektion dem Bundesrate zu überlassen und ebenso die Wahl der Kreisdirektionen. Nun muss ich aber sofort bekennen, dass ich das Gefühl habe, dass hier eine Lücke besteht, nämlich in dem Verhältnis zwischen Bundesrat einerseits und Verwaltungsrat, Kreisverwaltungsräten und Direktion andererseits. Wenn die Generaldirektion und die Kreisdirektionen rein vom Bundesrate gewählt werden, so fürchte ich, dass wir sehr leicht zu Konflikten kommen könnten zwischen dem Verwaltungsrate und den Kreisverwaltungsräten einerseits und den von ihnen ganz unabhängigen Direktionen, sei es der Generaldirektion, sei es der Kreisdirektionen andererseits, und da müssen wir nach meiner Ueberzeugung ein Mittelglied, eine Verbindung finden. Ich suche diese darin, dass ich sage, der Verwaltungsrat soll ein Vorschlagsrecht in Bezug auf die Bestellung der Generaldirektion und die Kreisverwaltungsräte sollen ein Vorschlagsrecht in Bezug auf die Wahl der Kreisdirektionen haben.

Ich habe diesen Antrag schon in der Kommission gestellt und ihn dort noch weiter gefasst. Ich wollte dort dem Verwaltungsrate auch das Recht geben, beim Bundesrate einen Antrag auf Abberufung der Generaldirektion und den Kreisverwaltungsräten das Recht, einen Antrag auf Abberufung der Kreisdirektionen zu stellen. Ich habe diesen Antrag nicht weiter aufrecht erhalten und zwar aus folgenden Gründen: Erstens wurde gesagt, es sei etwas sonderbar, wenn man in einer Organisation von vorne herein Konflikte solcher Art voraussehe, dass man schon in der Gesetzgebung selbst auf ein Abberufungsrecht dringen müsse; zweitens sei dem Verwaltungsrate durch seine Stellung als Aufsichtsbehörde ohnedies das selbstverständliche Recht gegeben, eventuell bei Konflikten oder wenn er sehe, dass sich ein Direktor als absolut unfähig erweist, der Oberbehörde zu beantragen, dass er nicht mehr gewählt oder abberufen werde. Ich glaube nun auch, dass dies selbstverständlich im Aufsichtsrecht der Behörde gegeben und eine ausdrückliche Aufnahme in die Gesetzgebung nicht notwendig ist. Dagegen halte ich es, wie gesagt, für notwendig, hier ein Mittelglied zu finden, das in dem Vorschlagsrechte gegeben wäre. Die Sache macht sich auch sehr ungefährlich, wenn solche Wahlgeschäfte vor-

kommen. Bei dem Vorschlagsrechte ist ja vernünftigerweise anzunehmen, dass die vorschlagende Behörde und die Wahlbehörde sich vorher schon verständigen, dass man gegenseitig die Sache berätet. Es ist darum auch in der Kommission diese Anregung von Seite des Vorstandes des Departements und einer ganzen Reihe von Mitgliedern acceptiert worden; allerdings hat eine Mehrheit von 1 oder 2 Stimmen die Anregung verworfen, und ich habe dann bemerkt, dass ich mir vorbehalte, auf die Sache zurückzukommen.

Ich möchte nun dieses Vorschlagsrecht, um Konflikte zu vermeiden, nicht als ein verbindliches hinstellen, indem ich finde, dass auch ein unverbindlicher Vorschlag so viel Effekt und moralischen Druck auf eine Wahlbehörde habe, dass dies, von wenigen ausserordentlichen Fällen abgesehen, genügen dürfte. Meine Anregung wurde in der Kommission namentlich von Seite aller Mitglieder aus der Westschweiz geteilt, welche von ihrem föderalistischen Standpunkte aus erklärten, dass sie ein solches Vorschlagsrecht durchaus wünschen.

Ich komme nochmals auf den Antrag der Minderheit zurück und sage wie bei Beginn der Verhandlungen: Ueberspannen Sie den Bogen nicht! Ich habe die feste Ueberzeugung, dass Sie, wenn Sie von den Vorschlägen des Ständerates abgehen und die Kreiseisenbahnräte wieder aus dem Gesetze ausmerzen, zu keinem Resultate gelangen; ich glaube, die Mehrheit des Ständerates wird Ihnen nicht zustimmen und die Mehrheit des Volkes wird Ihnen noch weniger folgen. Machen Sie es denen, welche mit Aufrichtigkeit und mit einer gewissen Wärme der Eisenbahnverstaatlichung gegenüberstehen, nicht unmöglich, zu folgen! Das sind nicht nur föderative Teile, sondern noch ganz andere grosse Massen des Volkes in allen Teilen der Schweiz, welche eine absolute Centralisation, wie sie im Vorschlag der Minderheit besteht, nicht acceptieren wollen. Im Interesse der Sache möchte ich Sie bitten, meinem Antrage, als einem Mittel, eine Versöhnung dieser Gegensätze herbeizuführen, eventuell beizustimmen.

**M. Vincent:** Mon collègue M. Favon vous a indiqué dans son discours sur l'entrée en matière quels sont les points sur lesquels nous faisons des réserves. L'une de ces réserves a trait au chapitre de l'organisation et quoique jusqu'ici du moins il n'ait guère été tenu compte de nos demandes, j'avais l'intention de vous proposer une série d'amendements aux art. 15, 26, 32, amendements tendant à donner au conseil d'administration le droit de faire une double présentation pour la nomination de la direction générale et des directions d'arrondissement; mais la proposition que M. Keel vient de développer se rapprochant beaucoup de la mienne, et désireux de ne pas compliquer le débat, ne voulant pas augmenter encore le nombre déjà si considérable des amendements proposés, je renonce à vous soumettre ma rédaction particulière. Toutefois vous me permettez d'appuyer la proposition de M. Keel. Toute modeste qu'elle soit, elle donne en quelque mesure satisfaction aux citoyens, et ils sont nombreux dans toutes les parties de la Suisse, qui redoutent les exagérations de la centralisation et voient

avec peine dans une question aussi importante les cantons mis en quelque sorte absolument de côté! Je reconnais qu'en nous plaçant au point de vue purement théorique, purement doctrinal, cette centralisation peut se soutenir, on peut dire: Vous donnez à la Confédération toutes les responsabilités, toutes les charges techniques, administratives, financières, donnez-lui aussi tous les pouvoirs. Mais à notre avis, devant les faits, en présence de la situation toute particulière de notre pays, je dis que cette logique-là est absolument inadmissible et que ce serait méconnaître les enseignements du passé comme les nécessités de l'heure actuelle que de perdre de vue cette notion essentielle qui est à la base de nos institutions, le partage équitable entre les deux grandes forces de notre pays, la Confédération et les cantons. Cette logique serait d'autant plus injustifiée que bien avant la Confédération, les cantons se sont imposés de lourds sacrifices pour assurer la construction du réseau national.

D'ailleurs on sait bien en certaines occasions se départir de la rigueur de la doctrine, et nous en avons l'exemple dans la loi même qui est soumise aujourd'hui à vos délibérations.

Le projet du conseil fédéral prévoyait trois directions, vous en avez admis cinq. Est-ce la logique qui a déterminé cette décision? Non, on a voulu tenir compte des situations acquises, sauvegarder des intérêts parfaitement légitimes, et j'estime qu'on a bien fait, mais les intérêts des régions étant sauvegardés, respectés, ceux des cantons devraient l'être aussi.

J'avoue très franchement que d'une manière générale, le système adopté ne correspond pas absolument à mes idées personnelles.

Je regrette que d'autres solutions en matière d'organisation et d'administration n'aient pas été étudiées plus à fond, que d'autres modes aient été abandonnés trop vite dans le sein de la commission. Je sais parfaitement bien que ce serait perdre mon temps et le vôtre que de revenir sur la discussion de principe. Force est de nous en tenir aux détails.

Je vous recommande donc l'amendement Keel qui renforce quelque peu la proposition de la majorité de la commission.

Je n'ai pas besoin de dire à ce propos qu'en ce qui concerne les propositions de la minorité, il nous serait absolument impossible de les admettre. L'amendement Keel, tout compte fait, n'a pas une portée considérable, n'est certes pas susceptible d'affaiblir la direction générale, d'entraver ce pouvoir central, il donne simplement l'occasion, la possibilité à certaines voix de se faire entendre; il permet à certaines influences étrangères à l'administration fédérale et aux bureaux fédéraux de se faire mieux comprendre et d'avoir une influence plus grande. Les conflits ne sont pas à craindre; du reste, s'il s'en produisait, le conseil fédéral est bien suffisamment armé pour les résoudre à son avantage.

La proposition qui nous est soumise a été déjà discutée par le conseil des états, formulée qu'elle était d'une manière analogue par M. le député Robert. Elle a réuni 20 voix contre 21 et sauf erreur, M. le conseiller fédéral Zemp ne lui a pas été trop sévère.

C'est donc une concession qu'il ne vous serait pas difficile de faire et j'estime que vous agiriez sagement en l'acceptant.

**Zshokke:** Gestatten Sie mir in dieser wichtigen Frage wenige Worte! Ich stehe noch immer auf dem Standpunkte des Bundesrates, der gegenwärtig als ein überwundener betrachtet wird; ich glaube, der Entwurf des Bundesrates hätte ganz gut dazu gedient, eine Verwaltung zu formieren, welche den Ansprüchen der künftigen Bundesbahnen bestens genügt hätte. Dieser Standpunkt ist vom Ständerat verlassen worden; man hat das sogenannte Princip der Decentralisation eingeführt und dasselbe nun in seinen verschiedenen Formen diskutiert.

Was wollen wir denn? Wir wollen für die künftigen Bundesbahnen eine ernste, nüchterne, von äusseren Einflüssen möglichst abgetrennte Verwaltung, welche infolgedessen im stande ist, für den Bund Geld zu verdienen; das ist möglich, weil das Geschäft — ich betrachte es als ein schweizerisches Geschäft — wenn es unter den Voraussetzungen des Bundesrates erworben werden kann, ein gutes sein wird. Und für was wollen wir das erworben? Geld verwenden? Einerseits für Verbesserungen im Betriebe, für Ermässigungen der Tarife und Taxen und andererseits für Ausbildung unseres schweizerischen Eisenbahnnetzes. So fasse ich die Sache auf und, so glaube ich, wird sich in Wirklichkeit die Sache auch gestalten.

Nun sind uns verschiedene Vorschläge gemacht worden, welche ich sehr eingehend geprüft habe. Ich stelle mich nun in erster Linie auf den Standpunkt, welcher dem bundesrätlichen zunächst steht, nämlich den Standpunkt von Herren Geilinger und Konsorten, welcher gewisse Punkte in sich trägt, denen ich dann wieder zustimmen könnte, eventuell stimme ich zu dem Antrag Wunderly und Konsorten. Die verschiedenen Vorschläge, welche ich gehört habe, haben mich, ich muss es gestehen, von Zeit zu Zeit zu einem Kopfschütteln veranlasst. Ich habe mit grossem Interesse die Vorschläge der Herren Wullschlegler und Curti entgegengenommen und gestehe, dass gewisse Punkte in denselben ernster Würdigung wert sind; allein nach meinen langjährigen Geschäftserfahrungen gerade in solchen Gebieten, habe ich die Ueberzeugung und spreche sie hier offen aus, dass wir, wenn wir uns auf den Boden begeben würden, welchen die beiden Herren betreten haben, mit unsern schweizerischen Eisenbahnen in zehn Jahren ausgewirtschaftet hätten. Wir stehen hier nicht vor einer socialen Frage; sie kommt vielleicht einmal, und wir werden dann an diese sociale Frage herantreten — warum nicht? sehr gern. Wir stehen vor einer wirtschaftlichen Frage, die das ganze Volk interessiert, das Bauernvolk hauptsächlich und alle, denen darum zu thun ist, den Verkehr zu mehren und zu verbessern. Ich glaube nun allerdings, und ich sehe es aus der ganzen Stimmung der Versammlung, dass sich die meisten nach der Richtung hinwenden, die uns der Ständerat vorgezeichnet und vorgeschlagen hat; ich glaube, es ist auch nicht gerade ein grosses Unglück, wenn wir von dem besseren, von dem wir, die Minorität, überzeugt sind, auf diesen Standpunkt zurückkehren. Sind wir auf dieser Linie ge-

schlagen, so werden wir uns wahrscheinlich auf die Linie zurückziehen, welche Herr Landammann Keel vorhin vorgezeichnet hat. Aber gesagt muss es denn doch noch sein, nicht aus Zwängerei, aber damit man im Schweizervolke weiss, welche Anschauungen gegenüber denjenigen des Ständerates und eines grossen Teiles des Nationalrates hier geltend gemacht worden sind: ich bin gegen die Kreisverwaltungsräte und zwar aus sehr triftigen Gründen. Ich neige mich, wie ich gesagt habe, dem Vorschlage des Bundesrates und den Anschauungen der Herren Wunderly und Konsorten zu, weil ich allerdings meine, in letzter Linie habe denn doch das Schweizervolk etwas dazu zu sagen, wenn es sein gutes Geld in diese grosse Unternehmung gesteckt. Ich bin also ganz einverstanden, dass dem Schweizervolke eine gehörige Vertretung gegeben werde. Aber was sind denn diese Kreisverwaltungsräte? Ich gehe auf die Formalitäten, wie sie gebildet werden, absolut nicht ein; ich bin überhaupt, um es gleich hier zu sagen, gegen diese Kreisverwaltungsräte und halte auch dafür, dass es überhaupt gar nicht nötig wäre, Kreise zu machen. Diese Kreisverwaltungsräte, die in den Köpfen stecken, kommen mir vor wie alte Schläuche, in welche frischer Wein gegossen werden soll. Was haben Sie denn in ihnen? Sie haben wieder die fünf alten Verwaltungsräte, aus welchen die sogenannten Herren und Autokraten herausbugsiert werden, wie wir s. Z. bei der N. O. B. ein Beispiel hatten, und in welche fröhlich und Tambour battant die sogenannten Demokraten einziehen. So stelle ich mir die Sache vor; von der Wirksamkeit der Kreisverwaltungsräte erwarte ich aber nicht viel. Nun komme ich noch auf eine kleine Specialität, die mir auch am Herzen liegt. Wenn Sie wirklich Kreise machen wollen, so machen Sie so deren wenig als möglich. Der Bundesrat hat drei Kreise vorgeschlagen; das ist übermässig genug. Ich habe mir erlaubt, in verschiedenen Studien, welche den Herren hier vorliegen, nach betriebstechnischen Grundsätzen zu prüfen, wie eigentlich solche Kreise umschrieben werden könnten — der Bundesrat hat ja später die Aufgabe — und ich habe gefunden, was über drei Kreise hinausgeht, ist embarras de richesse. In Deutschland, wo ich mich über diese Frage orientiert habe, besteht als Norm, aus Geschäftserfahrung, dass man Kreise von 2000 bis sogar 2500 km macht, und dass dieselben ganz gut und praktisch und ohne Vernachlässigung irgend welcher Pflichten verwaltet werden können. Ich habe mich persönlich an Ort und Stelle erkundigt, und hier will man, wie man sagt, eine komische Maus, *ridiculus mus*, konstruieren (Heiterkeit); man will Kreise von 500 bis 700 oder 800 km konstruieren, die ein einziger Mann, ein einziger tüchtiger Kopf verwalten kann. Ja, wo soll das hin? Das sind Ausgaben, die wir heute beschliessen und machen wollen, die per Jahr so Fr. 100,000, 200,000, 300,000 und mehr erfordern und in gleichem Masse die Amortisation schmälern. Ich glaube, wir sind hier auf einem falschen Boden, und ich würde es sehr bedauern, wenn man diesen Boden betreten wollte, wiewohl wir, wie ich am Anfang zugegeben habe, uns verständigen müssen, um das grosse Werk zu fördern und zu festigen.

Ich habe meine Anschauungen ausgesprochen, und wünsche nur, man möchte denselben in der

Weise Rechnung tragen, dass man die Verwaltung möglichst einfach, möglichst fern von politischen Einflüssen gestalte, damit das grosse Ziel, das wir, die Vertreter des Volkes, im Auge haben, erfüllt wird.

**Decurtins:** Herr Häberlin hat in etwas erregter Weise seinem Unmut darüber Ausdruck gegeben, dass die Opposition ihre principiellen Einwände in der Organisationsfrage erhoben hat. Ich habe mich, aufrichtig gesagt, darüber nicht gewundert, denn einer der Führer der zürcherischen Demokratie, Salomon Vögelin, erzählte einmal schon in diesem Rate von den früheren Kämpfen zwischen dem autoritären Radikalismus und der Demokratie und sagte, der Friede zwischen diesen beiden Mächten werde noch auf Jahr und Tag hinaus nicht zu stande kommen. Dass dieser Friede bis auf den heutigen Tag nicht geschlossen, haben wir aus der ganzen Art erfahren, wie Herr Häberlin über die Vertreter der Socialdemokratie und der Demokratie hergefallen ist. Zum Schluss fand er es noch für angezeigt, auch uns Föderalisten einige gute Ratschläge zu erteilen. Und mit einem bei ihm seltenen Wohlwollen sagte er: Sehen Sie, Sie müssen auch dafür sorgen, dass die Eisenbahnverstaatlichung angenommen wird und dafür werden wir Ihnen dann ein Zeugnis für gutes Verhalten ausstellen. Auch in unserem Lager fängt man an, auf solche Wohlverhaltenszeugnisse der radikalen Majorität etwas Wert zu legen; einstweilen bin ich für meine Person aber von der Notwendigkeit und dem Wert dieser Wohlverhaltenszeugnisse nicht überzeugt. Herr Häberlin bemerkte dann auch: Die Sache ist ja klar, es handelt sich nur noch darum, das zurückgebliebene, etwas einfältige Volk davon zu überzeugen, und dann wird es auch mit uns für das Gesetz stimmen. Ich bin ein Gegner des Eisenbahnrückkaufs mit der Organisation, wie sie vorgeschlagen ist, und erlaube mir, Ihnen in aller Kürze die Gründe auseinanderzusetzen, die mich zu dieser Stellung bewegen haben. Es sind vorzüglich politische Gründe. Man hat es in der letzten Zeit nicht gern, wenn man von politischen Gründen spricht, indem man jetzt alles nur von der wirtschaftlichen Seite aus behandelt. Ich erinnere mich noch ganz gut, es sind noch nicht so viele Jahre her, da hat man Einen in unserer Versammlung scheel angesehen, wenn man von socialen Gesichtspunkten sprach, es war geradezu ein Wagnis, weil man social und socialdemokratisch häufig miteinander verwechselte. Heute ist man ins gegenteilige Extrem verfallen und spricht nur noch von socialen Fragen, von rein volkswirtschaftlichen Fragen, u. s. w. Das Wort ist sehr schön, aber ich möchte die Herren fragen: Wo giebt es eine rein wirtschaftliche Frage, eine Frage von hervorragend ökonomischer Bedeutung, die nicht ihre politische Seite hätte? Eine rein wirtschaftliche Frage ist geradezu undenkbar. Jede grosse sociale Frage hängt mit den politischen, ja vielfach selbst mit den religiösen Verhältnissen des Landes so eng zusammen, dass man sie gar nicht einseitig behandeln kann. Es hat einer der grössten französischen Nationalökonomien, Proudhon, gesagt: Gehen Sie jeder Frage auf den Grund, und Sie werden eine religiöse Grundlage treffen.

Man kann das gleiche gewiss auch von allen grossen wirtschaftlichen Fragen sagen.

Wohl alle wirtschaftlichen Fragen haben ihre politische Seite, und diese ist bei der Eisenbahnverstaatlichung für mich ganz ausserordentlich wichtig, weil ich auf dem föderalistischen Standpunkte stehe. Jeder, der die Geschichte der Schweiz etwas eingehend studiert, wird sich nur schwer vorstellen können, dass der Augenblick kommen könnte, wo die Schweiz aufhört, ein Föderativstaat zu sein. Bald sind es hundert Jahre her, seit man aus der Schweiz den Einheitsstaat hat schaffen wollen; aber der Gedanke der Errichtung eines Einheitsstaats war kein aus dem schweizerischen Geist hervorgewachsener, er war aus dem Ausland importiert, und der Versuch, eine einfache Nachahmung der französischen Republik bei uns zu bewerkstelligen, ist schmähslich misslungen. Bei dem Wort französische Republik werde ich an die Verhältnisse unseres grossen Nachbarlandes unter der republikanischen Staatsform erinnert. Ein überzeugter Demokrat und zugleich einer der gründlichsten Historiker Frankreichs hat in den vierziger Jahren ein Buch geschrieben, worin er sehr schön ausführt, dass es zur Erhaltung der republikanischen Regierungsform einer gewissen Decentralisation bedürfe und worin er nachweist, dass die grosse französische Revolution mit der Errichtung der ganz centralistischen Republik nichts anderes gethan hat, als Ludwig XIV. und Ludwig XV. imitiert. Tocqueville weist in schlagender Weise nach, dass die meisten Formen der Verwaltung, das ganze wirtschaftliche Denken, die bureaukratischen Einrichtungen eigentlich nicht von Revolutionen erzeugt worden sind. Nicht die Jakobiner und nicht die Girondisten haben die Regierungsform geschaffen, welche noch heute in Frankreich herrscht, sondern sie haben einfach die Regierungsmaschinerie des Absolutismus herübergenommen und für die Republik in passender und unpassender Weise zurechtgelegt. Darum sehen wir heute in Frankreich, wohin diese einseitige Centralisation geführt hat. Wir sehen, dass ein echt demokratisches und republikanisches Leben in diesem Land überhaupt unmöglich ist und dass alle Parteien, gerade auch viele Republikaner, heute auf eine Decentralisation der politischen Gewalt dringen. Man spricht so häufig von der Korruption in Frankreich. Ja, wer dieses Volk kennt, weiss, dass der Franzose gerade in Geldsachen nicht unedelikat ist. Aber was zur Korruption geführt hat, das war die absolute Centralisation. Wenn man einmal diese politische Centralisation will, dann ist es viel besser, dass neben dem Parlament noch eine Gewalt da sei, die von den Strömungen der Tagespolitik unabhängig ist. Wenn nur ein Parlament mit den wechselnden Regierungsmajoritäten da ist und alle wirtschaftlichen und alle moralischen Kräfte auf einen Punkt hin konzentriert werden, da wächst die Korruption von selber; wie der Schatten dem Lichte, so folgt die Korruption der Centralisation.

Ich weiss wohl, dass man sagen wird: Wir in der Schweiz sind ganz anders, wir sind ja für die Moralität und Solidität geboren. Glauben Sie das? Die gleichen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse werden auch bei uns die gleichen Uebel erzeugen.

Man sagte weiter: Die Eisenbahnverstaatlichung ist eine Notwendigkeit, man kann die wirt-

schaftlichen Fragen nicht anders lösen, und man hat sich dabei vorzüglich auf die bäuerliche Frage berufen. Der Bauer habe in unsern Nachbarländern die Centralisation der Eisenbahnen wegen der Differentialtarife verlangt. Die Frage der Differentialtarife halte ich für eine der wichtigsten Fragen der Agrarreform, und wenn man mich überzeugen könnte, dass die Frage der Differentialtarife nur auf dem Wege der geplanten Verstaatlichung gelöst werden könnte, würde ich auch für dieselbe stimmen. Das ist aber ganz unrichtig. Das einzige Land, das die Frage der Differentialtarife in geradezu vorzüglicher Weise gelöst hat, ist Nordamerika. Haben die Vereinigten Staaten die Bahnen verstaatlicht? Haben die Farmer verlangt, dass, damit die Frage gelöst werde, die Bahnen verstaatlicht werden? Das gerade Gegenteil ist geschehen. Die Union hat Gesetze geschaffen, welche die Frage der Differentialtarife ohne Verstaatlichung regelten. Rudolf Meyer weist nach, wie gerade dadurch, dass die Union die Eisenbahnen nicht verstaatlicht hat, sondern bloss auf dem Wege des Gesetzes energisch eingeschritten ist, eine Regelung der Tarife überhaupt zu stande kam, welche den Bauern konvenierte. Man kann nicht sagen, dass in den grossen Nachbarstaaten, welche die Eisenbahnen längst verstaatlicht haben, die Frage der Differentialtarife besser geregelt ist, dass der Bauer dort besser dran wäre. Nehmen Sie Blätter der deutschen Agrarier zur Hand. Diese beklagen sich gerade über das gleiche wie bei uns. Dr. Ruhland hat in einem Vortrag in Luzern schlagend nachgewiesen, dass die Tarifverhältnisse in Deutschland nicht besser sind als bei uns. Die gleiche Klage kommt auch aus Oesterreich. Also können wir sicher sein, dass die Verstaatlichung uns das Versprochene kaum bringen wird. Wir kaufen die Eisenbahnen auf Grund der gegenwärtigen Normen der Differentialtarife und dadurch wird es sehr schwer sein, die für die Landwirtschaft so wichtige Frage in richtiger Weise zu lösen. Wenn man bei uns also sagt, die bäuerlichen Interessen verlangen, dass die Bahnen verstaatlicht werden, so antworte ich, dass man mich davon einstweilen noch nicht überzeugt hat.

Ich erinnere Sie daran, dass in der Rede des verehrten Herrn Häberlin auch gesagt worden ist, dass die neuen socialen Einrichtungen, die wir verlangen, und die Berücksichtigung der Berufsstände unmöglich sei. An wen sollte man sich denn wegen der Vertretung der Berufsstände wenden? Es hat Herr Wullschleger Sie gestern darauf aufmerksam gemacht, dass jede neue sociale Entwicklung auch neuer Formen bedürfe, und seien Sie überzeugt, dass die gefunden werden. Ich weiss, dass man heutzutage von einer Interessenvertretung nichts wissen will, weil man sich eben keine andere Regelung socialer Verhältnisse denken kann als in den hergebrachten Formen des alten politischen Staates. Das ist der innere Widerspruch, dass man für die neuen socialen Ideen noch immer die alten morschen Formen wählt. Diesen Widerspruch müssen Sie überbrücken. Seien Sie versichert, wenn Sie social etwas Wirksames schaffen wollen, so müssen Sie eine neue sociale Form wählen, und diese ist die Vertretung der Berufsstände. Ich werde deshalb zu allem stimmen, was in dieser Beziehung von Seiten der Industriellen, Kaufleute und Arbeiter vorgeschlagen worden ist.

Man segelt fröhlichen Herzens hinein in die Verstaatlichung und denkt, die Interessen der Arbeiter seien dann besser gewahrt wie heute. Ich glaube das nicht. Die Arbeiter sollen versuchen, bei den Staatsbahnen einen Streik zu veranstalten, wie sie es bei der Nordostbahn gethan haben! Das Gesetz wird schon dafür sorgen, dass zuerst die Führer und dann die in hervorragender Weise beteiligten Arbeiter ihre Strafe erhalten. Ein Streik ist dann etwas ganz anderes als heute, und deshalb glaube ich, es sei von allergrösster Bedeutung und es sei im vitalen Interesse der Arbeiter, dass wir sorgen, dass sie im Verwaltungsrat eine gehörige Vertretung haben.

Wenn ich verstaatlichen wollte, so wäre mein Ideal etwas anderes gewesen. Ich hätte gern eine grosse, gewaltige Genossenschaft der Eisenbahnarbeiter vorgesehen, welche als Berufsgenossenschaft die Bahn betrieben und dem Staat einen Teil seiner Funktionen abgenommen hätte, wie ich mir überhaupt die zukünftige Gesellschaft berufsgenossenschaftlich organisiert denke, denn ohne eine solche Organisation wäre der zukünftige sociale Staat absolutistisch, wie wir ihn uns gar nicht vorstellen können. Herr Wullschleger hat die inaugurierte Socialpolitik sehr richtig als imperialistischen Socialismus bezeichnet. Darum haben auch die deutschen Socialdemokraten seiner Zeit gegen alle Bismarck'schen Monopolisierungstendenzen entschieden Front gemacht, weil sie sich sagten: Bei allen diesen monopolistischen Fortschritten fehlt uns doch die nötige politische Freiheit. Von diesem Standpunkt aus, habe ich Ihnen bereits auseinandergesetzt, befürchte ich lebhaft die politischen Folgen. Und die Art und Weise, wie man die Organisation bisher eingerichtet hat, die Art und Weise, wie die alten socialpolitischen Ideen dabei zum Ausdruck kommen, die Art und Weise, wie man die neuen Forderungen der Arbeiter einfach nicht berücksichtigte, und die Art und Weise, wie die alte politische Mehrheitspartei hervortrat, zeigten mir, dass diese neue, gewaltige sociale Idee leider nur zu einem Werkzeug — allerdings zu einem gewaltigen — werden wird, um alte, vielfach morsche Verhältnisse für Jahr und Tag zu befestigen.

**Ruseoni:** Ayant apposé ma signature aux propositions de la minorité, je vous demande la permission de vous exposer mon point de vue personnel relativement à l'élimination des conseils d'arrondissement. Je dois d'abord constater que l'institution des conseils d'arrondissement n'a été ni suggérée, ni proposée par le conseil fédéral, mais par le conseil des états. Or, quelle est ou peut être l'explication de cette nouveauté? Je pense que l'apparition soudaine de ces conseils d'arrondissement dans le conseil des états n'est pas l'effet d'un besoin réel, mais elle est au contraire due entièrement à ces méfiances et à ces inquiétudes, qu'au premier moment les adversaires du rachat ont fait naître autour de l'idée même de la nationalisation des chemins de fer. Je pense que l'on a cherché aussi à exploiter l'attitude du conseil fédéral, relativement aux questions de l'évaluation des lignes, des indemnités à payer et de la jurisprudence fédérale à appliquer, pour jeter des alarmes



et faire admettre l'opportunité de l'intervention de certains organes spéciaux dans l'administration.

Comme toute nouvelle institution dans notre économie nationale augmente toujours les compétences de la Confédération, l'on a cru s'opposer à cette extension d'influence au moyen de la création des conseils d'arrondissement et on a voulu voir dans notre proposition de les éliminer comme une menace au fédéralisme, mais je me demande s'il est vraiment possible de parler de fédéralisme dans une question d'ordre financier et tout particulièrement, dans une question d'ordre purement administratif. Je me demande si l'on peut parler des intérêts fédéraux en opposition avec les intérêts cantonaux, dans le rachat des chemins de fer, lequel se traduit dans le transfert de la propriété des chemins de fer de l'industrie privée aux mains de l'état, de cet état démocratique qui est pourtant censé représenter et protéger les intérêts de tous et par conséquent, les intérêts cantonaux aussi s'il en existe. Le mot de décentralisation a été apporté dans la discussion pour justifier la votation de ces conseils d'arrondissement, mais n'y aurait-il pas encore quelque abus ou quelque malentendu dans l'usage de cette parole? Il y a de la décentralisation, à mon avis, lorsque le pouvoir central renonce à quelques-unes de ses prérogatives, à quelques-unes de ses attributions, en faveur d'autres pouvoirs inférieurs, soit cantonaux soit communaux. Il y aurait décentralisation si la Confédération avait à se dessaisir complètement de certaines compétences, pour les passer aux cantons, sans laisser subsister aucune dépendance, ni aucun trait d'union entre ces deux autorités; mais, du moment que l'administration des chemins de fer, comme telle, subsiste et qu'il ne s'agit que de quelque modalité dans son organisation, on ne peut pas parler d'une véritable décentralisation.

En effet, vous laissez de côté les cantons, qui sont pourtant les seuls organes constitutionnels, pour créer des conseils composés par des personnes appartenant à des cantons différents. Vous allez créer des espèces de grands conseils, cinq tout petits parlements, comme si dans notre république il n'y avait pas assez d'assemblées délibérantes pour discuter des intérêts du pays, et comme s'il fallait donner officiellement une nouvelle impulsion, un nouvel effort au demos, qui envahit notre société moderne et qui très souvent, au lieu de procurer des avantages au peuple, ne fait malheureusement que donner naissance à bien des illusions, à des agitations stériles et à un malaise certain.

Je comprends parfaitement que cette idée de défendre les intérêts des cantons doive flatter l'amour-propre des populations et des députés, mais ces intérêts cantonaux ne seront-ils pas sauvegardés dans l'organisation projetée, soit par le conseil fédéral, soit par les chambres fédérales, soit enfin par le conseil d'administration des chemins de fer? Le conseil d'administration, n'est-il pas composé dans sa presque totalité à raison de deux délégués pour chaque canton ou demi-canton? Je trouve que si l'on envisageait la situation avec tout le calme et toute l'impartialité voulus, il faudrait bien reconnaître que la composition du conseil d'administration, telle qu'elle est prévue — sans aucun compte du nombre des habitants de chaque canton et avec une large représentation des intérêts industriels,

agricoles, etc. fait la partie belle aux cantons, puisqu'ils vont être appelés à exercer un contrôle très important et une certaine influence, sans être soumis à aucune responsabilité.

En dehors des considérations que je viens de vous énoncer, je dois vous avouer que j'ai refusé mon adhésion à ces conseils d'arrondissement par la crainte que l'on ne manquera pas d'y faire pénétrer la politique, tandis qu'elle en devrait être exclue de la manière la plus absolue. Il ne faut pas se méprendre sur l'action de ces conseils d'arrondissement, car malgré l'assurance donnée qu'ils ne serviront qu'à maintenir les populations plus en contact avec l'administration des chemins de fer, il n'en arrivera pas moins qu'il se trouvera des individus qui, à tout instant et sous prétexte de défendre les intérêts de telle industrie, ou d'interpréter les besoins de la population de tel ou tel endroit, se feront un devoir de plaider pour quelque concession, quelque fourniture, quelque emploi, quelque faveur en somme! Et c'est ainsi que, sans parler d'autres agissements, que tout homme d'expérience peut facilement deviner, on finira par tirailler en tout sens les membres des directions d'arrondissement, par porter une grave atteinte à leur liberté et à leur indépendance, et par exercer une influence fâcheuse et déplorable sur la marche des affaires.

J'estime donc que si l'on veut posséder une administration des chemins de fer économe, active, consciencieuse et digne de la renommée dont l'administration suisse jouit dans le pays et à l'étranger, il faut supprimer ces conseils d'arrondissement qui ne constituent, en définitive, qu'un rouage inutile, dispendieux et embarrassant. Voilà les motifs qui m'engagent à vous recommander la proposition de la minorité.

**Wild :** Ich will eine andere Tonart anschlagen als der Herr Vorredner. Ich bin in der Lage, allen Ernstes Ihnen nochmals zu empfehlen, Sie möchten den Vorschlag annehmen, der Verwaltungsrat solle die Generaldirektion und die Kreisdirektionen wählen, unter Genehmigung der Wahlen durch den Bundesrat. Ich stelle diesen Antrag auch demjenigen des Herrn Keel gegenüber, in welchem allerdings ein Entgegenkommen liegt, aber in welchem keine Lösung geboten ist, die mich befriedigen könnte. Wie geht es bei der Wahl zu, wenn wir den Vorschlag des Bundesrates haben? Da ist die Wahl total präjudiziert. Sie entbehrt den Charakter einer eigentlichen Wahl und die Sache läuft vielmehr darauf hinaus, dass der Verwaltungsrat die Wahl, die bereits eine feste Wahl des Bundesrates ist, bestätigt. Trifft aber der Verwaltungsrat die Wahl unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat, so ist der Verwaltungsrat zweifellos die Wahlbehörde. Er ist als solche unbedingt bezeichnet, und es handelt sich nur darum, dass die Vermeidung gewisser Konflikte dadurch ermöglicht wird, dass die Genehmigung seitens des Bundesrates vorbehalten ist. Ich glaube, das sei die richtige Verteilung der Gewalten, die grundsätzlichere und logischere Art, den Verwaltungsrat wirksam zur Wahlbehörde zu stempeln, als wenn man die Sache umgekehrt macht. Allgemein, wenigstens in unserm Landesteil, sieht

man der Eisenbahnverstaatlichung ungefähr mit folgendem Gedankengang entgegen. Man sagt sich: die Eisenbahnen gehen an den Staat über; wie gestalten sich nachher im speciellen unsere Verhältnisse? Wenn nun die Antwort einfach die sein muss: nun kommt alles nach Bern, dort wird die ganze Eisenbahnverwaltung konzentriert — und man einer derartigen Auffassung gegenüber nicht konkrete, ihr entgegenstehende gesetzliche Bestimmungen namhaft machen kann, so ist die Stimmung keine günstige. Ich kann Ihnen sagen, dass in der Ostschweiz anfänglich die Verstaatlichung recht kühl aufgenommen worden ist und dass man sich sofort fragte: in welcher Weise gestalten sich unsere speciellen Verhältnisse; wie wird von den zukünftigen Verwaltungs- und Direktionsorganen das berücksichtigt, was wir von den Eisenbahnen haben müssen? Wenn wir nun gesetzlich festlegen, dass ein neuer Organismus geschaffen wird, dass dieser neue Organismus, wenn er auch central angelegt ist, doch den von allen Seiten zuströmenden Elementen die Thüren offen hält, so fällt damit ein lästiges Gefühl der Besorgnis dahin, und darum beantrage ich Ihnen energisch, dass Sie den Verwaltungsrat als die eigentliche Wahlbehörde stipulieren und ihn nicht mit bestimmten Vorschlägen zum vorneherein binden, sondern die nötige Verbindung mit dem Bundesrat in der Weise herstellen, dass Sie diesem die Genehmigung der Wahlen vorbehalten.

In Bezug auf den Verwaltungsrat ist auch gesagt worden, die Vertretung von Berufsgenossenschaften und Verbänden aller Art müsse daran scheitern, dass man über die Art und den Umfang und die Konstituierung der betreffenden Verbände total im Unklaren sei. Durch den Vorschlag, dass die Bundesversammlung jeweilen bestimme, wen sie zum Wahlkörper für diese Vertretungen machen wolle, ist gegenüber dem Vorschlag der Minderheit das Ventil geöffnet dagegen, dass Sie nicht im Gesetz bestimmte Körperschaften nennen, die vielleicht wirklich keinen sichern Bestand haben, sodass das Gesetz bald nicht mehr im richtigen Einklang mit den Verhältnissen stünde. Bestimmt über diesen Punkt die Bundesversammlung, so kann sie den Verhältnissen richtig Rechnung tragen und die Sache wird marschieren. Dass sie neu ist, muss zugegeben werden; aber wir gehen überhaupt in etwas Neues hinein, dem wir absolut neue Gesichtspunkte abgewinnen und das wir darum mit Aufmerksamkeit an die Hand nehmen müssen.

Auch darf, um auf die Wahl noch zurückzukommen, gewiss gesagt werden, dass, wenn der Bundesrat die Direktionen wählt, er mit ihnen persönlich bis zu einem namhaften Grade solidarisch ist. Wenn Konflikte entstehen, wenn die Auffassung eines Generaldirektors ganz und gar nicht mehr harmonieren will mit den Wünschen und Begehren, die sich energisch geltend machen, so besteht eine grosse Schwierigkeit für den Bundesrat darin, sein eigentliches Aufsichtsrecht, seine Stimme nach dieser Seite hin geltend zu machen. Ist aber der Verwaltungsrat die Wahlbehörde, so bleibt die Verantwortung für die Wahl beim Verwaltungsrat, und der Bundesrat steht einem solchen Generaldirektor gegenüber neutral da. Wenn es nötig und möglich ist, so kann auch seitens des Bundesrates eine Art Schiedsrichteramt ausgeübt werden, und der Bundesrat kann einen Entscheid fällen, ohne sich selber

gewissermassen zu desavouieren. Die Scheidung der Gewalt scheint mir deutlicher und klarer und dem Volk leichter verständlich zu sein, und darauf lege ich grossen Wert; denn wir haben die Eisenbahnverstaatlichung in den Kreisen des Volkes zu vertreten und zu verteidigen, und alles, was sich klar und deutlich darlegen und als zweckmässig beweisen lässt, wird im Schoss des Volkes günstig wirken.

Nun zu den Kreisräten. Die Kreisräte haben ja eine Geschichte hinter sich. Als der Vorschlag im Ständerat gemacht wurde, erzeugte er geradezu Schrecken und momentan völlige Verwirrung. Man war gar nicht darauf gefasst und es sah aus, als ob alles aus Rand und Band gehen wolle. Allmählich aber legte man sich die Sache zurecht und wie stehen wir nun heute da? Heute ist es die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission, die Ihnen sagt: um die Kreiseisenbahnräte kommen wir nicht mehr herum. Die Einen sagen es kühl und ungemütlich, aber sie geben es doch offen zu, die Andern erklären sich für die Kreisräte und es giebt solche, und zu diesen zähle auch ich mich, die in diesen Kreisräten ein sehr nützlich Organ sehen. Sie weisen den Kreisräten in der Vorlage keine Rolle zu, welche sie zu gefährlichen Elementen machen könnte, wohl aber weisen Sie ihnen Aufgaben zu, mit deren Behandlung sie nützlich, ich möchte sagen versöhnend wirken können. Es ist gesagt worden, das heisse einfach neuen Wein in alte Schläuche giessen. Das trifft nicht zu, denn die neuen Kreisräte werden nicht mit den alten Verwaltungsräten übereinstimmen; die bestimmenden Gesichtspunkte werden so total andere sein, dass wir die alten Verwaltungsräte in den Kreisräten nicht mehr erkennen werden. Wir dürfen uns der sichern Voraussetzung hingeben, dass diese Kreisräte Vertreter der Gegend sind, deren Eisenbahnnetz ihrer Initiative und ihrer ersten Begutachtung untersteht. Was sagen unsere Leute? Sie sagen: Wer regiert in Zukunft die Eisenbahnen, werden wir in Zukunft der chinesischen Mauer gegenüber, die uns oft entgegenstarrt, einigermaßen zum Wort kommen können oder müssen wir wieder befürchten, dass alle unsere Begehren, sei es mit technischen Vorspiegelungen abgewiesen werden, sei es, dass sie an der Mauer des Interesses abprallen? Wenn man sagen kann: nicht bloss werden diese Momente nicht mehr wirken, das Interesse liegt künftig anderswo, wir haben keine Aktionäre mehr, die lediglich ein ganz bestimmtes, einseitiges Interesse verfolgen, sondern Ihr bekommt den Organismus auch einigermaßen in die Hand, Ihr dürft ihn handhaben, Ihr bekommt einen vernünftigen Anteil an der Verwaltung, dann werden wir in weitern Kreisen diejenige Ueberzeugung wecken können, die dem Eisenbahnrückkauf die grösste und breiteste Basis verschafft, nämlich die Ueberzeugung, dass die Eisenbahnen dem Volke und denjenigen Kreisen näher gerückt sind, die tagtäglich auf ihre Anpassungsfähigkeit und Anpassungswilligkeit angewiesen sind.

Ich muss hier offen gestehen, obwohl ich es nicht gerne thue, dass gerade der Ton der bundesrätlichen Botschaft und die Art und Weise, wie die Centralisation durchgeführt, wie in höchstem Masse die Gewalt in die Hände der Generaldirektion gelegt werden will, die Art, wie über die Rechte und die Wichtigkeit der Kreisverwaltungen hinweggegangen wird, uns um so mehr nahelegt, nicht Organe

absterben zu lassen, die ihre wesentliche Bedeutung haben. Es ist mir von einem Mitglied des Ständerates, dessen Namen ich nicht nennen will und das auch Mitglied einer Hauptbahnverwaltung ist, gesagt worden, wie klein und doch wie am betreffenden Orte so wichtig manche derartige Dinge sind, welche da behandelt werden müssen und wie viel eher berechtigten Wünschen Rechnung getragen werde, wenn die Organe an Ort und Stelle-Einsicht nehmen können, während in den grossen Centralverwaltungen kleinern Dingen nicht gern Gehör geschenkt werde. Auch mag, was ein einzelner Kreisverwaltungsrat vorschlägt, am einen Orte gut sein, am andern dagegen nicht. Es besteht übrigens bei der vorgeschlagenen Organisation keine Gefahr, dass eine Zersplitterung, eine ungleiche Behandlung sich auf Gebiete verirrte, wo sie von Schaden ist. Andererseits aber dürfen wir bei den Eisenbahnen, die jedermann vor die Hausthüre fahren sollten, nicht aus den Augen lassen, den einzelnen materiellen Verhältnissen Rechnung zu tragen.

Wenn wir daran denken, was in den letzten Jahren an politischen Ereignissen in der Schweiz sich abgespielt hat, wenn wir daran denken, wie wir fast einig waren in der Militärdebatte, in der Zündhölzchenmonopolangelegenheit, die wir als eine gute und humanitäre betrachteten, wie wir bei der Bundesbankvorlage die Sache auf das eingehendste studierten und wie dann alle diese Vorlagen vor dem Volke Schiffbruch litten, und wenn wir uns fragen, woher das wohl kommen möge, so dürfen wir sagen, dass dies ganz wesentlich herrührt von jener Unterströmung, von der hier schon mehrfach die Rede war, wo ein jeder nach dem speziellsten Detail fragt und sich vor allem nach denjenigen Verhältnissen erkundigt, die für ihn Bedeutung haben. Sie werden mir zugeben, dass dies bei den Eisenbahnen in ganz besonderer Masse zutrifft. Die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes nach allen Seiten hin wird grosse, weitauseinandergelagerte Interessen in Wallung bringen und je mehr wir eine Organisation schaffen, die im Nötigen die Einheit, aber im Möglichen die Freiheit gewährt, desto grösser wird die Zahl der Freunde für unsere Vorlage werden. Unser Volk lässt sich nicht leicht schablonisieren.

Ich glaube nicht, dass man sagen könnte, die Organisation der Kreisräte und der Kreisdirektionen, wie sie vorgesehen sind, berge eine Gefahr in sich. Man kann sagen, es seien da vielleicht unnötige Räder; darüber lässt sich diskutieren. Man kann sagen, es werden vielleicht diese oder jene Friktionen eintreten. Darüber kann man reden und aus den verschiedenen Ansichten muss das Gute herausgenommen werden. Aber dass in unsern Vorschlägen ein Hindernis einer guten Verwaltung liege, darf wohl kaum behauptet werden. Das Oeffnen der Thüren in den Vorhof des Tempels, wo wenigstens gesagt werden darf, was man wünscht, während die Entscheidung dann meinestwegen im Allerheiligsten fallen mag, ist, wie ich glaube, das, was unsern Verhältnissen am besten entspricht und wozu Sie gelangen werden, wenn Sie die betreffenden Vorschläge annehmen.

**M. Gobat:** C'est un spectacle assez singulier que celui auquel nous assistons en ce moment, où l'on discute des dispositions fort prématurées concernant

l'organisation et l'administration future des chemins de fer fédéraux.

La Confédération doit acheter un certain nombre des lignes suisses les plus importantes et payer à cet effet une somme énorme. Elle reçoit l'obligation d'amortir les frais de rachat dans un délai de . . . , afin qu'à un moment donné les chemins de fer ne coûtent plus rien à la Confédération et que celle-ci se trouve en mesure de lutter avantageusement avec les chemins de fer des états qui nous environnent. A cet effet, la Confédération doit pouvoir dominer la situation au point de vue de l'exploitation, puisque c'est elle qui est responsable et qui doit amortir la dette contractée. En présence des lourdes responsabilités dont on charge la Confédération, la tendance générale est d'arracher à la Confédération les pouvoirs nécessaires pour satisfaire aux obligations qui lui sont imposées. C'est à qui lui prendra une partie de l'influence qui lui appartient. Les uns veulent faire des chemins de fer et de leur administration une des cordes de la guitare socialiste; les autres en font le jouet du peuple, c'est-à-dire les pêcheurs en eau trouble; une troisième catégorie demande que les chemins de fer fédéraux soient livrés aux cantons.

Ni les socialistes, ni les ultra-démocrates n'ont chance de voir aujourd'hui leurs aspirations triompher soit aux chambres soit au sein du peuple. Pour les fédéralistes qui, pour les besoins de la cause, s'appellent aujourd'hui des décentralistes, et qui sont au fond d'étroits cantonalistes, les prévisions sont meilleures.

Ce matin, au début de la séance, nous avons entendu un orateur nous dire qu'il est pénétré de la nécessité d'organiser fortement l'administration des chemins de fer fédéraux, que c'est la condition sine qua non pour la Confédération d'être mise en mesure de remplir ses obligations, que l'organisation doit avoir une forte base, qu'elle ne doit pas être déchirée ni éparpillée en plusieurs éléments qui risqueraient de compromettre les résultats. Je me disais: Voilà un fédéraliste qui s'est enfin converti aux vrais principes de la force centripète, mais par un habile mouvement stratégique, ce même orateur est arrivé à demander que la base de l'organisation des chemins de fer fédéraux ne soit pas forte, mais au contraire faible, et pour tirer cette conclusion, il allègue que nous devons par tous les moyens possibles empêcher les pouvoirs politiques fédéraux d'exercer leur influence sur les chemins de fer suisses. C'est à peu près ainsi qu'on s'est exprimé: atténuer l'action de la Confédération dans l'exploitation des chemins de fer fédéraux.

Je ne vois pas, franchement, ce que l'action politique a à faire dans la question des chemins de fer. Le rachat en lui-même, c'est bien un acte politique et économique, mais lorsque nous arrivons aux détails de l'exploitation et de l'organisation, nous sommes purement et simplement en présence d'une affaire. L'on veut donc soustraire cette affaire à l'action soi-disant politique de la Confédération; c'est fort bien, si l'on pense que les magistrats de la Confédération abuseront de leur pouvoir, par exemple, pour exclure systématiquement les fonctionnaires et employés, appartenant aux partis de la minorité. On aurait raison de prendre des mesures pour empêcher cela. Mais on sait pertinemment que choses pareilles ne se passent pas

chez nous. Aussi n'est-ce pas le fond de la pensée de ceux qui veulent fédéraliser les chemins de fer pour empêcher l'action politique fédérale.

A cette action, à laquelle ils ne veulent pas soumettre l'organisation des chemins de fer, ils substituent celle des cantons. Telle est la vérité, telle est la pensée de derrière la tête des soi-disant décentralistes.

Est-ce que les cantons ne sont pas des pouvoirs politiques? Certainement; ils sont même munis de plus de compétences que la Confédération. On ne peut donc pas prétendre que ces états auxquels on veut donner la prédominance dans l'administration des chemins de fer fédéraux ne pourraient pas user et abuser de leurs pouvoirs politiques? Non seulement les cantons savent fort bien s'en servir à l'occasion, mais encore cette action politique, personne ne me contredira, est en général systématiquement hostile à l'action politique fédérale. La politique cantonale et la politique fédérale sont des éléments ordinairement contraires; ils ont peine à se rencontrer. Et dans un domaine où la Confédération assume une responsabilité, on prétend faire primer son action par celle des cantons, dont la politique est ordinairement doublée de mesquines luttes d'intérêts et de jalousies intercantionales plus mesquines encore?

Tel est l'avenir de l'administration fédérative que l'on préconise comme l'idéal de ce que l'on doit chercher à obtenir dans le moment actuel. Cette administration fédérative, nous l'avons déjà aujourd'hui. Car les cinq grandes compagnies qui seront rachetées sont en somme une fédération de fait. Chacune est pourvue d'un conseil d'administration et d'un gouvernement et toutes possèdent un organe commun, l'assemblée de l'union des chemins de fer suisses, dont les décisions ne sont pas absolument obligatoires, sans doute, en théorie, mais sont en règle générale, acceptées comme telles.

Permettez-moi de vous le dire, je préfère infiniment la fédération actuelle ayant pour base les compagnies de chemins de fer, à l'organisation dont on veut nous doter. J'ai infiniment plus de confiance dans l'administration du Central, du Gothard, du Jura-Simplon que dans ces conseils futurs qui seront le champ clos des discussions et des jalousies cantonales. Vraiment je ne trouve pas qu'il vaille la peine dans ces conditions de changer de gouvernement. Le gouvernement actuel me plaît mieux, je sais ce que j'ai, tandis que je ne sais pas ce que l'avenir me réserve. Dans ces conditions et si nous voulons véritablement avoir en vue, le rachat fondé sur de fortes bases et préparer des responsabilités bien définies, nous devons bien nous garder d'introduire dans l'administration des chemins de fer la prédominance des intérêts cantonaux. Autrement je ne vois pas pourquoi nous ferions tant d'efforts pour aboutir à un grand but, l'amortissement des frais d'établissement des lignes principales, si ce résultat risque d'être compromis par des antagonismes dont nous connaissons tous la vitalité, alors surtout qu'il existe un autre moyen pour arriver au même résultat, l'amortissement par les compagnies elles-mêmes.

Je profite de l'occurrence pour faire une rectification, que je n'ai pas eu l'occasion de présenter précédemment, parce que, au moment où je devais la faire, la discussion était close. L'honorable chef

du département des chemins de fer parlant de l'éventualité soulevée par moi de l'amortissement par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, a reconnu que la Confédération aurait le droit de l'ordonner, mais il ajoutait: L'idée de M. Gobat aggraverait la position. Car alors il faudrait racheter les chemins de fer bien plus cher qu'au moment actuel, attendu que le produit net aurait considérablement augmenté dans une cinquantaine d'années. Je n'ai pas envisagé l'éventualité du rachat des lignes amorties par les compagnies. Il suffit de s'assurer qu'en 1957 les chemins de fer ne coûteront plus rien, soit qu'alors ils se trouvent entre les mains de la Confédération, soit que les compagnies les conservent. Dans le dernier cas, la question de rachat pourrait se poser. Mais si l'on ne rachetait pas à ce moment-là, les chemins de fer suisses se trouveraient dans les mêmes conditions de concurrence à l'égard des chemins de fer de l'étranger que s'ils étaient dans les mains de la Confédération, et la Confédération a des pouvoirs suffisants pour forcer les compagnies à faire profiter le trafic et les tarifs de ces conditions favorables de concurrence.

Vous voyez que, si nous faisons le bilan de la position à l'heure actuelle, à l'heure où on lutte dans l'assemblée fédérale pour arracher à la Confédération les pouvoirs qui doivent lui compéter, les adversaires de ce que l'on appelle le fédéralisme en matière de chemins de fer seront amenés par la force des choses, si le système fédératif doit ici dominer, à examiner sérieusement la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux rejeter le rachat, sauf à prescrire l'amortissement par une loi fédérale.

Je vous recommande chaleureusement de bien vouloir vous garder d'amoindrir la position de la Confédération dans ce domaine important des chemins de fer, de supprimer notamment les conseils d'arrondissement ainsi que les dispositions ayant pour but de sanctionner dans le conseil central des chemins de fer la prédominance des cantons au préjudice de la Confédération.

**Brosi:** Wenn ich das Wort ergreife, so sehe ich schon zum voraus, dass Herr Kollege Decurtins ganz gewiss erklären wird, dass sowohl Herr Häberlin als ich einem autoritären Radikalismus verfallen seien. Allein dieser Vorwurf berührt mich nicht und zwar namentlich deshalb nicht, weil Herr Decurtins den Beweis, dass unsere Anschauung unrichtig sei, noch nie unternommen hat. Denn die Citate aus Schriftstellern, welche über ganz etwas anderes geschrieben haben, als über das, was hier in Frage steht, sind kein Beweis. Ich bin ein Realpolitiker. Ich suche bei allen Gegenständen immer das herauszufinden, was unsern schweizerischen Verhältnissen nothut und was unserer Zeit angepasst ist, nicht was in einer fernen Zukunft einmal am Platze sein mag. Von diesem Standpunkt aus muss ich gegen die Art und Weise, wie heutzutage in diesem Saale Föderalismus oder, wie man es jetzt nennt, Decentralisation getrieben wird, Einsprache erheben. Ich bin mit dieser Politik nicht einverstanden und halte dafür, dass sie in erster Linie mit dem Sinn und Geist und auch mit dem Wortlaut unserer Bundesverfassung in Widerspruch stehe. Diese Politik läuft

darauf hinaus, den Bundesrat als oberste leitende Behörde in eidgenössischen Dingen zu beseitigen und an seine Stelle andere, unverantwortliche Organe zu setzen. Das stimmt mit unserer Bundesverfassung nicht überein. Die Bundesverfassung sagt in Art. 95, dass der Bundesrat die oberste vollziehende und leitende Behörde der Eidgenossenschaft sei. Dort, wo die Kompetenzen des Bundesrates aufgezählt werden, heisst es insbesondere: Er leitet die eidgenössischen Angelegenheiten gemäss den Bundesgesetzen und Bundesbeschlüssen; er vollzieht die Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse; er besorgt das eidgenössische Militärwesen und alle Zweige der Verwaltung, welche dem Bunde angehören. Er besorgt sie, meine Herren. Im weitem steht in der Bundesverfassung, dass der Bundesrat der Bundesversammlung verantwortlich ist und dass sie die Oberaufsicht über die Thätigkeit des Bundesrates ausübt. Das sind die Worte und der Geist der Bundesverfassung.

Am heutigen Tage beraten wir eine der wichtigsten eidgenössischen Angelegenheiten, den Rückkauf der Eisenbahnen. Da sagt man nun: wir wollen die Decentralisation, und diese findet man darin, dass man den Bundesrat und das eidgenössische Eisenbahndepartement bei Seite schiebt und andere Organe an dessen Stelle setzt. Ich halte das für verkehrt. Wenn wir in dieser Weise fortfahren würden, — nach der Eisenbahnfrage kommen andere Dinge — so gerieten wir auf einen Weg, den wir einmal, wenn eine Katastrophe käme, bereuen könnten. Nach meiner Auffassung muss in einem geordneten Staatswesen dort, wo wir die Verantwortlichkeit suchen und verlangen, auch die Leitung sein. Wer will dann noch Bundesrat sein, wenn Sie heute den Ruf erheben: wir wollen mitregieren, andere sollen mitregieren? Ich wenigstens möchte es nicht sein, das erkläre ich hier rund heraus, und ich denke, niemand werde es sein wollen.

Damit ist nicht ausgesprochen, dass nach meiner und meiner politischen Freunde Anschauung eine Centralisation à outrance bestehen soll. Wir haben sie ja sonst schon nicht. Niemand will sie anstreben. Jedermann ist einverstanden, den Kantonen eine Mitwirkung einzuräumen, und ein grosser Teil unserer Versammlung ist einverstanden, im Sinne einer demokratischen Auffassung auch gewissen Berufsverbänden eine Vertretung und Mitwirkung zuzugestehen. Ich erhebe meinerseits keinen Widerspruch gegen die Kreierung von Kreiseisenbahnräten, weil ich glaube, dass diejenigen, welche eine richtige Verteilung der Kräfte, eine richtige Mitwirkung des Landes wollen, darin Beruhigung und Befriedigung finden werden. Allein wenn wir das zugeben, so können wir auf der andern Seite nicht zugeben, dass dem Bundesrat die Leitung unmöglich gemacht werde. Wir müssen dem Bundesrat so viel Einfluss einräumen, als notwendig ist, damit er die ihm zugemutete Verantwortlichkeit tragen kann. Zu diesem Zwecke halte ich für notwendig, dass dem Bundesrat die Ernennung der Generaldirektion und der Kreisdirektionen zustehe. Wenn Sie diese wichtigen Wahlen dem Bundesrat aus der Hand nehmen, so kommen Sie dann allerdings zu der Formel, welche Herr Köchlin ausgesprochen hat. Herr Köchlin hat im Namen der Mitunterzeichner seines Antrages gesagt: Wir verstehen die Verteilung der Gewalten so: Die Oberaufsicht dem Bund, die Leitung und das Regiment dem Verwaltungsrat. Das will also so viel

heissen: Man lässt dem Bund die Oberaufsicht und daneben, wohlverstanden, die Verantwortlichkeit; aber die Leitung giebt man andern. Das kann nicht sein; wir müssen dem Bundesrate auf dem Gebiete der Wahlen soviel Einfluss einräumen, dass wir von ihm auch eine Verantwortlichkeit verlangen können. Diese Systeme, welche vorgeschlagen werden, sind nach meiner Ansicht unannehmbar. Da verlangt z. B. Herr Wullschleger einen Verwaltungsrat von 55 Mitgliedern, von welchen 25 durch die Kantone gewählt werden, und dieser Verwaltungsrat wählt auch die Direktionen selber. Die Herren Köchlin, Wild und Wunderly verlangen einen Verwaltungsrat von 80 Mitgliedern; davon würden 25 durch den Bundesrat und 25 durch die Kantone gewählt. Ich finde das eine unrichtige Verteilung der Gewalten. Nach meiner Ansicht könnten wir durch eine solche Organisation eine Gefahr herbeiführen, die uns in schlimme Verhältnisse bringen könnte. Erlauben Sie mir in dieser Beziehung auf einen Vorgang in meinem Heimatkanton zu verweisen.

Sie wissen alle, dass wir im Kanton Solothurn vor einigen Jahren eine Kantonalbank-Katastrophe gehabt haben. Der Hauptgrund dieser Katastrophe hat darin bestanden, dass man die Verteilung des Einflusses auf die Bank so gemacht hat, wie es heute von gewisser Seite empfohlen wird. Man hat die Oberaufsicht und die Verantwortlichkeit dem Regierungsrat und Kantonsrat überlassen, die Leitung der Bank aber hat man dem Verwaltungsrat übergeben, in welchem der Regierungsrat so wenig vertreten war, dass die Aktionäre die ganze Bank beherrschten. Da kam die Katastrophe und wen hat man verantwortlich gemacht? Den Regierungsrat und den Kantonsrat, die politischen Behörden! Man hat aber nicht bedacht, dass man diesen Behörden bei Schaffung der Gesetze nicht die Mittel an die Hand gegeben hat, die Oberaufsicht wirksam auszuüben. Es scheint mir, dieser Vorgang, der verzweifelt viel Aehnlichkeit hat mit dem, was heute einige Mitglieder beantragen, sollte auf die ehrenwerten Kollegen Wunderly, Wild und Köchlin, welche diesen Antrag stellten, einigen Eindruck machen.

Nun einige Worte über die Ausführungen des Herrn Decurtins. Herr Decurtins verweist auf Frankreich und sagt: in Frankreich haben wir ein Centralisationssystem, und er fürchtet, dass wir dasselbe auch annehmen. Ich muss nun Herrn Decurtins erwidern, dass der Vergleich mit Frankreich absolut nicht zutrifft; denn Frankreich ist trotz seiner republikanischen Formen ein centralisiertes Land, welches von einem Punkte aus regiert wird und zwar in allen Dingen bis ins Kleinste, bis ins Gemeindeleben hinein. Das ist nun in der Schweiz ganz anders, und ich muss mich am meisten wundern, dass ein Vertreter des Kantons Graubünden diesen Vergleich zieht, Graubündens, wo die Gemeindeautonomie meines Wissens am meisten entwickelt ist. Aber Herr Decurtins weiss auch, dass wir in andern Kantonen ein sehr reges Gemeindeleben und ein sehr reges Kantonsleben haben; wir haben 25 Kantonsregierungen, welche auch heute noch sehr wichtige Geschäfte besorgen. Das passt nicht zueinander und die Zustände von Frankreich kann also niemand als Argum anführen.

Ich wundere mich auch, dass Herr Decurtins, wenn er von dieser grossen, übermächtigen Centralisation sprechen will, auf Frankreich verweist und

das Beispiel in der Ferne sucht. Warum verweist Herr Decurtins nicht auf Freiburg? Der Kanton Freiburg ist dem Kanton Bern benachbart; gehen Sie nun dorthin und sehen Sie, wie die Volksrechte und Freiheiten der Gemeinden im Kanton Freiburg entwickelt sind! Davon weiss Herr Decurtins natürlich nichts! Im Kanton Freiburg gibt es ja keine Volksrechte; nach der Verfassung wählt dort das Volk den Grossen Rat und damit fertig. Es gibt gar kein Referendum, weder ein obligatorisches, noch ein fakultatives. Es gibt dort keine Volksrechte, ja noch mehr, es gibt keine Gemeindefreiheit, weil bis auf den heutigen Tag die Regierung die Ammänner wählt. Warum verweist man nicht auf solche Zustände in der Schweiz und sagt: dahin könnt Ihr kommen! Aber Herr Decurtins müsste sich in diesem Falle an seine guten Parteifreunde wenden und ihnen sagen: was macht Ihr auch im Kanton Freiburg? Kommt doch davon zurück! Man verdeckt also das, was die Gesinnungsgenossen in der Schweiz thun und verlangt dann von uns Dinge, welche die eigenen Gesinnungsgenossen in den Kantonen nicht einführen! Es ist gerade so mit dem Proporz; man sagt: nehmt doch den Proporz an, damit alle Leute im Parlament vertreten werden. Das sagt man; aber diejenigen, welche es sagen, führen den Proporz nicht ein, sondern verlangen ihn nur von uns. Man verlangt am heutigen Tage von uns, dass der Nationalrat nach dem Proporzsystem gewählt werde, und die gleichen Leute, welche dies verlangen, wenden das Proporzsystem in ihren kleinen Kantonen, wo doch der Versuch gemacht werden könnte, nicht an; sie muten uns also überall Dinge zu, welche sie selbst nicht machen. Da ist man doch geneigt, an der Aufrichtigkeit einer solchen Politik einige Zweifel zu hegen.

Ich will Sie in der Sache selbst nicht länger hinhalten. Ich bin geneigt, den Anträgen zuzustimmen, welche den Kantonen und den Berufsverbänden eine Vertretung einräumen, wenn man das gehörig organisieren kann. Aber ich bin gegen alle diejenigen Anträge, welche den verantwortlichen Bundesrat derjenigen Kompetenzen entkleiden, welche er haben muss, um die Verantwortung mit Wirksamkeit und gutem Gewissen tragen zu können.

**Wullschleger:** Ich hatte zwar nicht die Absicht, zum zweiten Male in dieser Debatte zu reden; allein nachdem von verschiedenen Votanten die Ausführungen des Sprechenden sowohl als seines Kollegen, des Herrn Curti, in einer Art und Weise behandelt worden sind, die doch einer Entgegnung ruft, so glaubte ich mich zum Worte melden zu sollen und Ihre Geduld noch für einige Zeit in Anspruch nehmen zu müssen.

Ich will mich zwar nicht länger aufhalten bei der Verherrlichung, welche der verehrte Herr Häberlin seiner Partei hat angedeihen lassen. Ich bewundere im Gegenteil sogar die Selbstgenügsamkeit, die er an den Tag legt, indem er sich mit der Position begnügt, welche seine Partei heute einnimmt. Früher war das anders, früher strebten die Herren nach vorwärts; jetzt sind sie zufrieden mit dem, was ihnen gegeben ist. Wir können uns damit vorläufig auch zufrieden erklären. Allein es scheint mir, dass bei Herrn Häberlin der Gedanke vorgeherrscht hat, es

solle bei dieser Eisenbahnverstaatlichung den politischen Bundesbehörden in dem Sinne eine möglichst grosse Machtfülle eingeräumt werden, um zu erzielen, dass diejenigen, welche im Volke draussen eben stärker sind als hier im Ratssaale, weniger dazu zu sagen haben, und da fühlen wir uns allerdings verpflichtet, dagegen Front zu machen. Denn wir erachten es in der That als einen höchst ungesunden Zustand und als eine Gefahr für die gesunde Entwicklung des Vaterlandes, dass die Kluft zwischen Parlament und Volk sich immer mehr erweitert, weil eine Partei, die im Volke nur eine Minderheitspartei ist, hier im Ratssaale über die grosse Majorität verfügt (Widerspruch) und Parteien, die über eine starke Minderheit im Volke verfügen können, nur sehr schwach in diesem Saal vertreten sind, wie gerade die Partei, welche der Sprechende zu vertreten die Ehre hat. Ich weiss nicht, ob die Herren, wenn wir heute oder morgen die Proportionalwahl des Nationalrates verlangen würden, uns diese sofort bewilligen oder sich nicht mit Händen und Füssen dagegen sperren würden. Bestände die Proportionalwahl des Nationalrates, wäre ein regerer Kontakt, ein vernünftigeres Verhältnis zwischen Parlament und Volk vorhanden, so liesse sich vorläufig hinsichtlich dieser Organisation der Bundesbahnen noch über diesen und jenen Punkt reden, der bei den jetzigen politischen Zuständen für uns undiskutabel ist. Allein wir haben nun eben diesen ungesunden Zustand, und darum ist es, weil wir überzeugte und warme Anhänger des Rückkaufes sind, unsere Pflicht, zu sorgen, dass derselbe in einer Art und Weise inszeniert werde, von der wir hoffen können, dass sie den Beifall der Mehrheit finde.

Ich halte den Eisenbahn-Rückkauf für eine dringende Sache, und so sehr ich mit den allgemeinen principiellen Erwägungen des Herrn Decurtins einig-gehe, gehe ich mit ihm nicht einig, wenn er glaubt, wir könnten die Verstaatlichung der Eisenbahnen entbehren. Ich halte seine Verweisung auf Amerika nicht für richtig, weil die Privatbahnwirtschaft auch dort allerlei schlimme Blüten gezeitigt hat, auf der andern Seite aber, weil die Privatinitiative in Amerika allerdings sich viel kräftiger erwiesen hat, als hier bei uns, wo die Privatinitiative sich so unfähig als nur möglich gezeigt hat, als es galt, den Bedürfnissen des Verkehrs durch eine gewisse Vereinheitlichung gerecht zu werden. Deshalb bin ich so wie so für den Eisenbahnrückkauf; aber eben um ihm bei dem Volke eine günstige Aufnahme zu sichern, möchte ich in der Frage der Organisation die Sache so eingerichtet wissen, dass das Volk die Garantie haben kann, dass hier nach demokratischen Grundsätzen diese Bundesbahnen verwaltet und parteipolitische Einflüsse unrichtiger Art von der Verwaltung möglichst ferngehalten werden. Ich habe nicht die Meinung, dass die Parteipolitik vollständig von unsern wirtschaftlichen Staatsbetrieben werde ferngehalten werden können; es wird sich Parteipolitik unter jeder Organisationsform geltend machen und innerhalb gewisser Schranken ist das durchaus nichts Uurechtes und nichts Ungesundes. Aber wir wollen verhüten, dass parteipolitische Einflüsse einer Partei in übermässiger und viel stärkerer Weise sich geltend machen, als es ihrer Macht im Volke zukommt. Es ist ein Aberglaube, wenn man wähnt, durch die Uebertragung der Wahlen der Verwaltungsräte an

den Bundesrat oder teilweise an die Bundesversammlung werde man den parteipolitischen Einflüssen die Spitze abbrechen; ich behaupte auf Grund vielfacher Erfahrung, dass die Behörden mindestens eben so parteipolitisch urteilen, wie das Volk, sehr oft sogar noch mehr. Wir haben es bei der Wahl von Männern in die kantonalen Exekutiven schon erlebt, dass das Volk viel gerechter und weniger parteipolitisch geurteilt hat als die Räte, seien es die parlamentarischen oder administrativen Körperschaften, dass der engere Kreis Männer von der Verwaltung des Landes fern zu halten gesucht hat, denen das Volk dann diesen Einfluss verschaffte, dass Männer von hervorragenden Geistesgaben mit ängstlicher Eifersucht von gewissen Politikern ferngehalten worden sind und lediglich durch die Wahl des Volkes auf den Boden gestellt werden konnten, der ihrer Kapazität gebührte. Ohne dem Volke schmeicheln zu wollen — nichts liegt mir ferner als das — und im vollen Bewusstsein der Thatsache, dass auch das Volk so gut wie die Behörden sehr oft fehlt, glaube ich doch, dass im grossen und ganzen das Volk objektiver urteilt als die Behörden.

Man hat immer davon gesprochen, dass sei die Decentralisation, hier vertreten durch Herrn Curti und mich, absolut identisch mit Kantonalismus — ich will nicht mehr vom Kantonesentum reden, nachdem Herr Schmid (Uri) mich früher einmal belehrte, dass die Kantonalisten das nicht gerne hören — alleintlich protestiere dagegen, dass man die Decentralisation mit dem Kantonalismus auf gleiche Stufe stelle. Ich habe bereits erklärt, dass wenn alle ohne Unterschied einsehen, dass dem Kantonalismus Konzessionen gemacht werden müssen, so hätte ich es als das Richtigste gefunden, dass wir die Volkswahl, die Wahl der durch das Volk zu wählenden Mitglieder, nicht durch die Stimmberechtigten der Kantone treffen lassen, sondern durch diejenigen in den Eisenbahnkreisen, welche ohne Berücksichtigung kantonaler Grenzen gebildet würden. Allein weil ich weiss, dass dies weit über alles hinaus geht, was bisher Verfassung und Uebung war in unserm Vaterlande, so habe ich davon Umgang genommen und das centralistische Princip nur insoweit berücksichtigt, dass die grösseren Kantone eine stärkere Vertretung erhalten sollen. Ich protestiere also dagegen, dass Decentralisation eo ipso Kantonalismus sei. Ja, diejenigen, welche immer so einseitig die Centralisation durch den Bundesrat befürworteten, diese tragen die Hauptschuld, dass der historische Föderalismus, der Kantonalismus, in den letzten Jahren wiederum eine so bedrohliche Gestalt angenommen und einen so ungeheuren Einfluss auf die Gemüther zahlreicher Eidgenossen gewonnen hat. Hätten wir uns früher auf den Boden der Decentralisation gestellt, dann würden wir auf manchen Gebieten weiter sein und dann hätte der Kantonalismus nicht diesen Umfang angenommen, wie es in den letzten Jahren zu konstatieren ist. Ich behaupte, dass gerade dadurch, dass man die Centralisation demokratisiert, dem Kantonalismus, soweit er mit dem alten historischen Föderalismus identisch ist, die Spitze am ehesten abgebrochen wird. Wir sind überzeugt, im Interesse der Centralisation zu handeln, wenn wir die Decentralisation auf dem Boden der Demokratie mit aller Energie verlangen.

Nun kann ich gar nicht verstehen, wie Herr Brosi dazu kommt, uns vorzuwerfen, wir verlangen

etwas Verfassungswidriges. Wo, in welcher Bestimmung unserer Anträge? Wir wollen den Bundesrat bleiben lassen, was er ist, wir wollen ihm keine einzige seiner Kompetenzen nehmen. Da ein wichtiges wirtschaftliches Gebiet in die Hände des Bundesrat gelegt wird, wollen wir nicht, dass der Bundesrat keine Regierung mehr sein soll. Im Gegenteil, ich möchte, dass er es mehr wäre, als er es heute bei der Vielheit seiner kleinen Aufgaben sein kann. Wir wollen die Verantwortlichkeit gerade im Gesetz festnageln, wir wollen mit dem Zustand aufhören, dass eine Behörde nach aussen hin die Verantwortlichkeit trägt, während in Wirklichkeit andere regieren. Wir haben heute mit Bezug auf manche Obliegenheiten der Departemente den Zustand, dass allerdings der Gesamtbundesrat oder der Chef des betreffenden Departements nach aussen hin die Verantwortlichkeit trägt, während irgend ein Abteilungschef disponiert und regiert, der weder dem Parlament, noch dem Volke gegenüber irgendwelche Verantwortlichkeit trägt. Wenn wir dem Verwaltungsrat diese und jene Kompetenzen durch das Gesetz übergeben, so übernimmt er dafür auch die gesetzliche Verantwortlichkeit. Man wird dann für dasjenige, was der Verwaltungsrat beschliesst, nicht den Bundesrat verantwortlich erklären, sondern eben den Verwaltungsrat. Wir werden also just konstitutionelle Zustände schaffen. Der Bundesrat soll Obergewalt, Kontrollinstanz bleiben, ich habe das gestern genügend betont. Wir haben ja in letzter Zeit das Personal des Eisenbahndepartements bedeutend vermehrt und eine neue Organisation dieses Departements geschaffen, damit es seinen Aufgaben als Kontrollinstanz sowohl jetzt gegenüber den Privatbahnen als später gegenüber den Bundesbahnen in möglichst zweckmässiger Weise gerecht werden könne. Und dann hat der Bundesrat als Kontrollinstanz, wenn er irgend welche Mängel in der Organisation entdeckt, das Recht, als Landesregierung der Bundesversammlung seine Anträge zu stellen, auch wenn der Eisenbahnverwaltungsrat nicht einverstanden ist, um diese oder jene Abänderung in der Organisation oder überhaupt im Gesetz über die Bundesbahnen treffen zu können. Wir geben also dem Bundesrat gerade eine viel bessere Stellung und übertragen die Verantwortlichkeit für die eigentliche Verwaltung der Bundesbahnen denjenigen, welche vernünftigerweise und vermöge der Funktionen, welche sie ausüben haben, auch die Verantwortlichkeit tragen sollen.

Ich begreife des fernern nicht, wie man uns den Vorwurf machen kann, unsere Vorschläge seien kompliziert. Wie will man das im Vergleich zu den andern Anträgen, die gestellt sind, begründen? Die nationalrätliche Kommission schlägt vor, einen Verwaltungsrat teils durch den Bundesrat, teils durch die Kantone und Halbkantone, teils durch die Kreiseisenbahnräte wählen zu lassen. Die Minderheit der Kommission will Vertreter des Bundesrates, der Kantone und Halbkantone und dazu, statt der Vertreter der Kreiseisenbahnräte, Vertreter der wirtschaftlichen Verbände. Was beantrage ich? Ich beantrage Vertreter der stimmberechtigten Bevölkerung der Kantone, Vertreter des Bundesrates und Vertreter der wirtschaftlichen Verbände — also auch drei Teile — und die Beseitigung der Kreiseisenbahnräte, für deren Beibehaltung ich allerdings stimmen muss, wenn Sie eine andere Zusammensetzung des

erwaltungsrates wählen, als diejenige, die ich Ihnen vorschlage. Der Unterschied zwischen den andern Vorschlägen und dem meinigen ist der, dass mein Vorschlag demokratisch ist, indem er das Volk zur Mitwirkung berechtigt und zwar nicht nur in der Theorie, sondern in der Praxis, und dass dieser Vorschlag für eine mannigfaltigere Zusammensetzung des Verwaltungsrates bürgt. Wenn Sie die Vertreter der Kantone durch die Kantonsregierungen wählen lassen, so ist hundert gegen eins zu wetten, dass lauter Mitglieder der Kantonsregierungen als Vertreter der Kantone in den Verwaltungsrat einziehen, während das Volk wohl da und dort auch andere Leute zu finden wissen wird. Ich kann also nicht zugeben, dass mein Vorschlag komplizierter sei, als der von irgend einer andern Seite unterbreitete, und ich erhebe für mich und meine Gesinnungsgenossen den Anspruch, dass wir ebenso sehr Realpolitiker sind, als es Herr Brosi von sich und seinen Freunden behauptet. Allein ich glaube allerdings, eine richtige Realpolitik müsse gleichzeitig auch auf einer Idealpolitik fussen; denn ich kann mir nichts Traurigeres vorstellen, als eine Realpolitik, die nicht auf Idealen beruht.

**Häberlin:** Nur zwei Worte, wenn Sie wollen persönliche und gleichzeitig sachliche Bemerkungen. Herr Wullschleger hat mir in einer kuriosen Ideenassociation gleichzeitig Selbstgefälligkeit und dann doch wieder grosse Bescheidenheit vorgeworfen. Was den Vorwurf der Selbstgefälligkeit betrifft, so überlasse ich Ihnen, ihn dahin zu rangieren, wohin er gehört (Heiterkeit); ich glaube mich in diesem Rate selten so benommen zu haben . . . (Wullschleger: Ich habe nicht von Selbstgefälligkeit gesprochen, sondern von Selbstgenügsamkeit.) . . . Grossartiger Unterschied, wirklich! Sodann habe ich nicht Kampf provozieren wollen, sondern ich habe vergleichungsweise von der Stellung der Parteien zu einander gesprochen, ohne jemand beleidigt zu haben. Ich glaube, die Stellung unserer Partei auch gar nicht unbescheiden signalisiert zu haben; ich habe sogar die Zuversicht, dass wir besser stehen, als ich es signalisiert habe. Aber das ist in meinen Augen heute für die Rückkauffrage ziemlich gleichgültig. Endlich klagt Herr Wullschleger noch, dass bis jetzt gewissen Persönlichkeiten gegenüber, speciell in den Räten, in engern Kreisen des Parlaments, eine absolut ablehnende Haltung geherrscht habe. Dass nicht alle, die es wünschen, zu allem, was sie wünschen, gewählt werden, das mag unangenehm sein, aber es ist republikanisch und zum mindesten so demokratisch als vieles andere, was heute postuliert wird.

Zum Schlusse will ich meine Freude darüber aussprechen, dass ich doch mit Herrn Wullschleger und mit Herrn Curti in einem Punkt gleicher Meinung bin, indem auch ich nicht das Schicksal der Vorlage davon abhängig mache ob das eine oder andere Pünktchen nun gerade nach meinem Sinn ausfalle. Ich freue mich, dass in dieser Beziehung alle erklärt haben: Wir werden, wenn immer möglich, die Vorlage annehmen. In diesem patriotischen Gefühle begnügen wir uns, und ich freue mich darüber.

**Bundesrat Zemp:** Der Ratschläge und Vorschläge für die neue Einrichtung der Bundesbahnen giebt es nun eine stattliche Menge. Aber es ist schwierig, aus denselben einen durchschlagenden, einheitlichen Gedanken herauszufinden. Es will mir überhaupt scheinen, dass heute die Diskussion bis auf einen Punkt gediehen ist, der sehr wenig mit dem Momente zu vergleichen ist, da Sie über die Hauptfrage die Schlussabstimmung vorgenommen haben. Man hatte sich allseitig gesammelt, um in gehobener Stimmung zu dekretieren: Die fünf Hauptbahnen werden Schweizerbahnen, werden Bundesbahnen. Und nun will mir scheinen, die Signatur der Diskussion über die Verwaltung habe einen etwas andern Weg gemacht. Dort Zusammengehen, Vereinigen, Sammeln — jetzt Auseinanderlaufen! Diejenigen, denen es mit der Verstaatlichung der Bahnen Ernst ist, — und das ist ja weitaus die grosse Mehrheit des Rates — dürften sich in diesem letzten Moment der allgemeinen Diskussion wohl sagen, dass es Zeit ist, wieder das Allgemeine über dem Besondern, die allgemeinen Fragen des Landes über den politischen Streitigkeiten zu erfassen.

Es hat die Diskussion wohl deswegen einen etwas, ich möchte sagen zentrifugalen Charakter angenommen, weil man vielfach glaubte, die Aufgabe übernehmen zu sollen, die besondern Anschauungen einer Stadt, eines Ortes oder eines regionalen Gebietes in den Vordergrund zu rücken. Auf diesem Standpunkt ist man dann nicht dazu gelangt, die Frage von einem allgemeinen Gesichtspunkt aus zu beurteilen und das war ein Fehler. Man hat ferner den Fehler gemacht, dass man den politischen Gedanken in die Diskussion hineingetragen hat. Wir sind alle so warmblütige Republikaner und Demokraten, dass wir in allen Dingen des öffentlichen Lebens immer die Frage stellen: was hilft es der Parteipolitik, was schadet es der Parteipolitik und damit begehen wir einen grossen Fehler. Wenn wir vor Fragen gestellt werden, wie die heutige, so begehen wir den grossen Fehler, dass wir ganz fremdartige Elemente hineinmischen und dass wir ferner die Gegensätze, welche auf dem politischen Boden bestehen, in die Frage, die nicht politischer Natur ist, hineinbringen. Was das zu besagen hat, darüber mag das Bild von dem jüngsten Augenblick, der sich abspielte, Belehrung geben: rasche Entflammung gewisser auseinandergehender Ansichten, das Aufdie-Spitze-Treiben, das Sich-Bekämpfen — unter diesen Eindrücken soll nun eine volkswirtschaftliche Frage gesund und richtig zum Abschluss kommen! Ich habe gesagt, es sei hier ein fremdartiges Element, das politische Element, in die Frage hineingebracht worden. Ich bestehe darauf: die Administration der künftigen Staatsbahnen ist nicht ein politischer Akt, sondern, wie heute ganz richtig erklärt worden ist, ein Geschäft, allerdings ein solches, das wie keine andere Einrichtung im öffentlichen und privaten Gebiete so sehr auf alle Verhältnisse des Landes und des Volkes einwirkt.

Ich sage, es ist die Administration als solche nicht eine politische Sache, denn die Eisenbahnverwaltung kann keine politischen Zwecke haben, sie ist ihrer Natur nach nicht von politischem Charakter, sie hat die Aufgabe, den Transport von Personen und Gütern im Lande zu übernehmen und bestens zu besorgen, sie hat die Aufgabe, in höchstem Masse die volkswirtschaftlichen Verhältnisse zu erfassen



und richtig zu führen. Das ist die Aufgabe der Staatsbahnverwaltung. Und wenn dagegen heute wieder gesagt worden ist, dass zunächst politische Zwecke damit verbunden seien, und wenn an einem andern Ort sogar gesagt wurde, es seien konfessionelle Zwecke damit verbunden, so erkläre ich: das macht auf mich keinen Eindruck, denn es ist das ja nicht wahr. Dass wir die Frage für sich und entkleidet von allen andern fremdartigen Zulagen weiter behandeln sollen und wollen, das war die Ansicht des Bundesrates von Anfang an. Der Bundesrat hat in den ersten Skizzen für die Vorlage an die Räte als grundlegenden Satz erklärt: Die Bundesbahnverwaltung muss von der politischen Verwaltung des Landes getrennt sein, und es muss die Finanzierung der Bundesbahnen vollständig getrennt werden von der allgemeinen Landesfinanzverwaltung und zwar in einem Masse, dass die Ergebnisse der Bundesbahnverwaltung nie und nimmer für die politische Verwaltung dürfen verwendet werden. Es hat ferner der Bundesrat von Anfang an erklärt, es muss die Mitwirkung anderer Faktoren als der, die sich aus der Bundesverwaltung selbst ergeben, zugelassen werden. Und es hat der Bundesrat von Anfang an erklärt: die Wahl der Beamten und Angestellten — man taxiert sie auf 20,000 Mann — soll nicht Sache der politischen Bundesbehörden sein. Das ist zu wenig hervorgehoben worden. Der Bundesrat wählt heute in der Postverwaltung sämtliche Beamten und Angestellten bis hinunter zum letzten Briefträger und Bureaudiener. Für die künftige Bundesbahnverwaltung ist in der Vorlage des Bundesrates, die Sie ja gutgeheissen haben, vorgesehen, dass die Wahl sämtlicher Beamten mit Ausschluss der Direktoren und der obersten Dienstchefs durch die Direktionen in den Kreisen und durch die Generaldirektion auf dem gesamten Netz zu erfolgen habe. Das waren die Anordnungen, die getroffen wurden, um den Gedanken einer nicht politischen Behandlung des Gegenstandes zur Durchführung zu bringen. Nun hat man erklärt: das genügt alles nicht; es wird eine vollständige Decentralisation verlangt. Decentralisation ist wohl ein Begriff, der im politischen Leben eine Rolle spielt, und ich bekenne mich ja auch fortan zu der Gesinnung jener Schweizerbürger, welche eine Vermehrung der politischen Centralgewalt nicht als fördernd für unser Land ansehen, und ich habe meinerseits gar keinen Widerspruch zu erheben, wenn die Decentralisation auf Bundesgebiet in der allgemeinen Verwaltung noch weiter durchgeführt wird. Aber etwas anderes ist es nun, diesen politischen Begriff auf die Administration der Schweizerbahnen zu übertragen, die nicht politischer Art ist. Hier ist die Decentralisation in dieser konsequenten Durchführung nicht nur unbrauchbar, sondern verderblich. Die Erkenntnis war doch sonst seit vielen Jahren eine allgemeine, dass unser Eisenbahnwesen namentlich darunter leidet, dass eine allzu grosse Zersplitterung der Verwaltung zu verzeichnen war. Jeder Bürger hat es erkannt, dass die Vielheit der Verwaltungen, die genaue Abgrenzung von besondern Netzen, der Bewegungsfähigkeit und Verkehrsfähigkeit auf den mehreren Netzen hinderlich ist. Längst hat man gerufen: es ist eine Konzentration der Kräfte der Verwaltung nötig. Das war bis zum heutigen Tag so ziemlich allen bewusst, und wir haben auch Beispiele, dass dieser Gang der Entwicklung der richtige ist. Wir haben im Jahre 1890 die Fusion

der zwei westschweizerischen Bahnnetze bewilligt und welche Früchte hat diese Fusion getragen? Seitdem die Jura-Simplon-Bahn aus zwei kleinern Netzen gebildet ist, prosperiert und gedeiht sie, wie die besten andern schweizerischen Bahnen, währenddem früher, bei der getrennten Verwaltung, das eine oder andere Netz zu leiden hatte und ich möchte sagen eine etwas kümmerliche Existenz führte. Diese Wahrnehmung hat viele ermuntert, auf dem Wege der Konzentrierung der Verwaltungen fortzufahren. Ich sage also: Die Decentralisation, übertragen auf die Verwaltung der Bahnen, ist in ihrem Grundbegriffe und in ihrer konsequenten Durchführung nicht förderlich.

Ich stelle den Satz an die Spitze: Die Bundesbahnen sind das vornehmste Staatsvermögen des Bundes. Dasselbe beläuft sich auf einen Wert von vielen hundert Millionen. Wer soll dieses Vermögen nun verwalten? Nach unsern üblichen Begriffen wird das Staatsvermögen von der Staatsregierung, das Bundesvermögen von der Landesregierung, das kantonale Vermögen von der kantonalen Regierung verwaltet, und ich habe noch nie gesehen, dass eine Kantonsregierung aus eigenem Antrieb oder auf Verlangen des Volkes etwa die Verwaltung des kantonalen Vermögens den Gemeinden überantwortet hätte. Ich glaube, der Satz sei feststehend, dass es für das Bundesvermögen keine andere Verwaltung gebe als diejenige der Bundesregierung.

Daneben ist aber der Gedanke zuzulassen, und er ist vom Bundesrat von Anfang an zugelassen worden, dass es wieder nicht erspriesslich wäre, wenn eine künftige Staatsbahnverwaltung sich nach strammen bürokratischen Formen einrichten würde, welche jede andere Einwirkung, als die der Bundesregierung, ausschliessen würde. Wir haben uns gesagt: Die Verwaltung der Eisenbahnen ist ja nicht etwas, das ausserhalb unserm Volksleben steht, sondern mitten in demselben funktioniert. Es ist daher nötig, ein Mittel zu schaffen, welches durch Wahrnehmungen, Beobachtungen, Mitteilungen, selbst durch Kontrollierungen für die Verwaltung der Bundesbahnen durch die Bundesregierung nützlich sein kann. Wir haben in erster Linie die Mitwirkung der Kantone in dem grossen Verwaltungsrat und in den Kreisräten in Aussicht genommen. Ja, es ist den Kantonen nicht bloss eine Mitwirkung, sondern sogar ein entscheidender Einfluss im Verwaltungsrat und in den Kreisräten eingeräumt worden. Wir haben freilich diese Herbeiziehung des kantonalen Elementes nicht aus politischen Gründen vorgenommen. Die Kantone sollen nicht als politische Körper ihre Vertretung haben, sondern als die richtigen Organe, die allgemeine Stimmung wahrzunehmen, den Bedarf des Verkehrs im ganzen Gebiet zu beobachten, darüber sich ein Urteil zu machen und Mitteilungen an die zuständige Amtsstelle gelangen zu lassen. Diese Einwirkung soll stattfinden. Sie ist auch eine ganz eminente; denn sie ist nicht nur auf die Mitteilungen bei stattfindenden Sitzungen und den Austausch von Meinungen an denselben beschränkt, sondern es ist den Kantonen nach diesem System ermöglicht, über den Gang der Verwaltung eine Kontrolle zu üben und jederzeit vorstellig zu werden, wenn sie es für nötig finden. Das ist das System, das wir Ihnen nach der ständerätlichen Beschlussfassung vorschlagen. Ursprünglich hatten wir ein anderes Projekt aufgestellt. Wir glaubten, die Herbeiziehung von andern Faktoren

am richtigsten durch Einführung des Eisenbahnrates festzustellen. Dieser Eisenbahnrat hat nun nicht konveniert. Ich muss Ihnen aber sagen, dass ich heute noch die Meinung habe — und der Gang der Diskussion hat mich darin nur bestärkt — dass ein grosser Eisenbahnrat, in welchem sämtliche Interessen des Landes zur Geltung gebracht worden wären, und daneben eine kräftige, sachliche Verwaltung das Richtige gewesen wäre. Ich komme auf diesen Punkt nicht mehr zurück. Vielleicht wird eine spätere Organisation diesfalls wieder neuerdings überlegen, ob nicht eine solche Einrichtung vorzuziehen wäre.

Das ist die Anschauung des Bundesrates gewesen und ich muss noch einmal des bestimmtesten wiederholen, dass es nicht richtig ist, dass politische Ziele damit verbunden waren. Ich darf noch sagen, dass unsere Anträge vom Eisenbahndepartement ausgegangen sind. Dass dort der Wille gewesen wäre, für eine centralistische Richtung neue Anstalten zu treffen, wird niemand glauben. Ich will bei diesem Anlass noch bemerken — es gehört auch zur Sache — dass in den sechs Jahren, während deren ich das Eisenbahndepartement verwalte, niemals von irgend einer Seite der Versuch gemacht worden ist, meine Amtshandlungen zu politischen Zwecken einzurichten, und ich selbst habe nie den Versuch in mir gefühlt, von mir aus irgendwie zu politischen Zwecken zu handeln. Wer in einer Administration von solchem Belange steht, der ist sehr zufrieden, wenn es ihm gelingt, immer sachlich zu bleiben. Dann findet er die richtige Lösung und hat für sich auch die volle Befriedigung. Ich möchte daher sagen, dass die Rückblicke, welche da auf die Verwaltung des Bundesrates in den Departementen gemacht werden wollten, nicht begründet sind. Ich muss sie zurückweisen.

Man hat heute auf die Einrichtung der Bahnverwaltungen in Amerika Bezug genommen und gefunden, das wäre eigentlich das Ideal. Denn dort sei freies, von der Staatsgewalt unabhängiges Walten, und die Bahnverwaltungen in Amerika zeitigten herrliche Blüten (Decurtins). Ich habe mich erst in jüngster Zeit in den gegenwärtigen Eisenbahnverhältnissen Nordamerikas umgesehen und muss Ihnen mitteilen, dass das Urteil, welches heute hier gefällt worden ist, grundfalsch ist. In Amerika — ich muss Ihnen einige Daten angeben — genügt es für die Gründung eines Bahnunternehmens, dass einige Personen eine Aktiengesellschaft gründen und dass diese sich im öffentlichen Register eintragen lässt. Einer Konzession bedarf es nicht. Nach der Eintragung wird ein Kostenvoranschlag gemacht, ohne dass ein Projekt ausgearbeitet ist. Man hat sich bloss vorgestellt, von dem Orte X nach dem Orte Y eine Linie zu bauen und hat sich auf der Karte vergegenwärtigt, wie gross die kilometrische Länge derselben ist. Dann rechnet man nach Erfahrungssätzen und auf Grund der Kosten anderer Bahnen aus, wie viel diese Linie ungefähr kosten werde. Es wird ein Aktienkapital aufgenommen. In einigen Staaten Nordamerikas, nicht in allen, besteht die Vorschrift, dass eine Aktiengesellschaft mindestens 1 Proz. einbezahlen müsse. In der Regel wird nur 1 Proz. einbezahlt. In denjenigen Staaten, wo diese Vorschrift nicht besteht, kommt es häufig vor, dass gar nichts einbezahlt wird. Dann wird im vollen Betrage der berechneten Summe ein Anleihen aufgenommen.

Sogenannte «Bonds» werden ausgegeben. Für diese Bonds wird ein Zins von 6, 7, 10 Proz. und mehr versprochen. Wenn das Anleihen zu stande kommt, wird gebaut. Wenn die aufgebrachte Summe nicht genügt, wird ein zweites Anleihen mit höherem Zins gemacht und wieder gebaut. Sie erinnern sich, dass in den letzten Jahren vielfach darüber geklagt worden ist, dass die europäischen Bondsbesitzer nicht gut daran seien und dass sie bei Zinsversprechungen von 7 Proz. gar keinen Zins bezogen haben. Baunormalien, die vorgeschrieben wären, giebt es nicht. Jeder Unternehmer macht diejenigen Betriebseinrichtungen, die er für gut findet. Eine Aufsicht über den Bau und Betrieb von Staats wegen giebt es nicht. Alle handeln nach freiem Ermessen. In Bezug auf die Tarife besteht in einigen Staaten, nicht in allen, eine Vorschrift, nach welcher eine Ermässigung der Tarife eintreten muss, wenn sich die Erträgnisse der Bahn auf mehr als 10 Proz. des Anlagekapitals belaufen, von denen aber der Schriftsteller, aus dem ich citiere, erklärt, dass diese Vorschriften auf trügerische Weise umgangen werden. Die Gesellschaften machen im Tarifwesen, was sie wollen. Eines Tages erhöhen sie die Tarife, eines andern Tages erniedrigen sie dieselben, ohne dass die Aenderungen vorher angezeigt würden. So sind im Laufe der Zeit 1500 Gesellschaften entstanden. Aber diese 1500 Gesellschaften sind zum grossen Teil in vier Gesellschaften aufgegangen, d. h. in den Besitz von vier Familien übergegangen. Einige der Namen dieser Familien sind im Schweizerlande bekannt. Es sind Familien mit unermesslichem Reichtum, die ihre Bahnen nach Willkür exploitierten. Wenn das nun das Bild ist, von dem hier ein Socialist sagen kann, dass es ihm gefalle und dass es das Ideal für die Schweiz wäre, so mag er es für sich behalten. Was ich hier gesagt habe, ist zumeist die Wiedergabe von Ausführungen eines sehr angesehenen deutschen Schriftstellers, der selbst nach Amerika gereist ist, um im Auftrage der preussischen Regierung die dortigen Zustände im Eisenbahnwesen zu studieren.

Ich muss noch ein Citat beleuchten, das hier wiederholt eine Rolle gespielt hat. Die Herren Curti und Schobinger haben auf die preussische Staatsbahnverwaltung Bezug genommen, und Herr Schobinger hat wiederholt erklärt, dort habe man die Decentralisation, die wir auf unsere schweizerischen Bahnen übertragen sollten. Ich habe mir nun über die Verwaltung der preussischen Staatsbahnen genauere Auskunft verschafft und muss Ihnen darüber einiges mitteilen. Die preussischen Staatsbahnen hatten bis zum Jahre 1895 eine von 1879 datierende Organisation, nach welcher das gesamte Staatsbahnnetz in 11 Direktorialkreise eingeteilt war. Die Direktionen hatten wieder 2—3 sogenannte Betriebsämter. Die Kreise waren verschieden gross. Einer der grössten umfasste, wie ich glaube, 8000 km., die kleinern 2000 km. In der verhältnismässig kurzen Frist von 1879 bis 1895 hat man gefunden, dass diese Organisation nicht taugte. Ich lese darüber in einem amtlichen Aktenstück der preussischen Regierung Folgendes: «Zum 1. April 1895 ist eine vollständige Neuordnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung vorgesehen. Die Regierung hat bereits beim Landtag die zur Durchführung der Massregel erforderlichen Mittel gefordert. In der beigebenen ausführlichen Denkschrift werden zu-

nächst die Gründe für die notwendig gewordene Reform auseinandergesetzt. Es wird ausgeführt, dass die bestehende Organisation vom 24. November 1879 den Erwartungen nicht in allen Punkten, insbesondere nicht bezüglich des wirtschaftlichen Effekts entsprochen habe. Durch die Teilung der Geschäfte zwischen den Direktionen und den Betriebsämtern sei das Schreibwerk ausserordentlich vermehrt, die sachgemässe Bearbeitung der Geschäfte erschwert und eine Erledigung der Sachen gerade in den wichtigsten und dringendsten Fällen zum Nachteil der Verwaltung und des Publikums verzögert worden. Die Verteilung der Geschäfte auf die Instanzen (Ministerium, Direktionen, Betriebsämter) habe aber auch in wirtschaftlicher Beziehung ungünstig eingewirkt, da weder die Direktionen noch die Betriebsämter das Gebiet der Verwaltung vollständig beherrschten und daher ausser Stande seien, die wirtschaftlichen Erfolge ihrer Massnahmen in vollem Umfang zu übersehen. Wirksame Abhülfe könne nur durch Beseitigung einer der gegenwärtig vorhandenen drei Instanzen erreicht werden.

«Es ist nun in Aussicht genommen, die Betriebsämter als selbständige Behörden aufzuheben, ihre Verwaltungsbefugnisse auf die Direktionen zurück zu übertragen und den Direktionen, deren Bezirke entsprechend zu verkleinern sind, für die ihnen zunächst obliegende unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes ausführende Organe zu unterstellen. Gleichzeitig soll diesen ausführenden Organen zur Entlastung der Direktion eine Reihe weniger wichtiger Verwaltungsgeschäfte übertragen werden, wie die Verwaltung des Grundeigentums, die Personalien der untern und einzelner mittlerer Beamten, die Erledigung von Beschwerden und Reklamationen bis zu gewissen Beträgen u. s. w.

«Dem vermehrten Geschäftsumfange der künftigen Eisenbahndirektionen entsprechend muss eine Verkleinerung ihres Verwaltungsbezirks eintreten, wenn anders die neuen Behörden den ihnen zugewiesenen Aufgaben gewachsen sein sollen. Es ist daher die Bildung von 20 Direktionsbezirken in Aussicht genommen, sodass unter Zugrundelegung eines Bahnnetzes von rund 28,000 km auf einen Bezirk im Durchschnitt 1400 km entfallen würden.»

Was die «Decentralisation» anbelangt, so ist folgendes zu bemerken: Die oberste Leitung der gesamten Verwaltung hat der Minister der öffentlichen Arbeiten. Denselben sind 20 Eisenbahndirektoren unterstellt; er ernennt sämtliche Eisenbahndirektoren. Einen Verwaltungsrat wie nach unserem System giebt es nicht. Die Direktoren vollführen alles. Nebenbei ist allerdings ein Landeseisenbahnrat und sind Bezirkseisenbahnräte geschaffen worden. Der Landeseisenbahnrat für das gesamte preussische Staatsbahnnetz wird folgendermassen gewählt: Der Vorsitzende durch den König, drei Mitglieder vom Minister der Landwirtschaft, drei vom Minister für Handel und Gewerbe, zwei vom Minister der Finanzen, zwei vom Minister für öffentliche Arbeiten; dann kommen hinzu: je ein Mitglied für den Regierungsbezirk Kassel und je drei Mitglieder für die Provinzen Ostpreussen etc., zusammen 41 Mitglieder. Die aus den Regierungsbezirken und Provinzen zu entnehmenden Mitglieder werden von den Bezirkseisenbahnräten ernannt. Die Bezirkseisenbahnräte werden gewählt von den Handelskammern, kaufmännischen Korporationen, landwirtschaftlichen

Bezirksvereinen, sowie von andern durch die Minister der öffentlichen Arbeiten, der Landwirtschaft und der Finanzen zu bestimmenden Korporationen und Vereinen. Die Zahl der Mitglieder und deren Stellvertreter, sowie die Verteilung auf die verschiedenen Interessenskreise bestimmt der Minister. Wir haben also einen Landeseisenbahnrat und Kreis-eisenbahnräte, zumeist bestellt durch die Minister. Diese Räte haben keine andere Aufgabe, als gutachtliche Erklärungen über Eisenbahnfragen abzugeben; sie haben in keiner Richtung Decisivgewalt. Das ist das Gerippe der preussischen Staatsbahnverwaltung; ich wiederhole: an der Spitze die Minister, dann Direktoren vom Minister gewählt, nebenbei begutachtende Behörden, wiederum zu einem grossen Teile vom Minister gewählt. Wenn die Verwaltung bei Ihnen Gefallen erweckt, so wundere ich mich, dass Sie gegenüber der Stellung des Bundesrates in den Vorschlägen der Kommission noch irgendwelche Einwendungen erheben. In unsern Vorschlägen ist ja eine weit durchgreifendere Deplacierung der Gewalten gegeben. Sie sehen, man ist nicht immer sehr glücklich, wenn man Verhältnisse aus andern Ländern herbeiziehen will. Ich hätte nicht gewagt, Preussen zu citieren; man hätte ja mit Grund einwenden können, die preussischen Staatsbahnverhältnisse passen nicht auf die republikanisch schweizerischen Verhältnisse. In der That glaube ich, wir müssen bei dem bleiben, was uns und unsern Verhältnissen angepasst werden kann.

Noch einen Punkt kann ich nicht unerwidert lassen, den Herr Schobinger uns entgegengehalten hat. Er hat sich mit Bezug auf die Verantwortlichkeitsfrage die Sache leicht gemacht; das sei ja nichts, dass der Bundesrat verantwortlich sei; die Verantwortlichkeit sei schon begründet nach ihrem System, denn jeder Beamte der Bundesverwaltung sei für seine Funktionen verantwortlich. Jawohl, jeder Beamte und Angestellte ist verantwortlich. Wem gegenüber? Dem Volke gegenüber? Ich denke dem Vorgesetzten gegenüber, der ihn gewählt hat. Und nun beantworten Sie die Frage nach den beiden Systemen! Nach dem System Schobinger-Curti, wo der Bundesrat ganz aus dem Kreise der Wählenden hinausgeschoben wird, ist verantwortlich der Generaldirektor dem Verwaltungsrate, denn dieser wählt den Direktor; die Verwaltungsräte werden zumeist von den kantonalen Regierungen gewählt, also ist der Verwaltungsrat den kantonalen Regierungen verantwortlich, und so geht die Verantwortlichkeit nach unten, möchte ich sagen. Nach unserem System ist es anders. Wenn die Direktoren vom Bundesrat gewählt sind, sind sie dem Bundesrat, d. h. den Bundesbehörden, der Bundesregierung direkt verantwortlich. Und wie wollen Sie dann nach Ihrem System die Beziehungen herstellen zwischen dem Bundesrate, der sich nicht mit den Wahlen beschäftigt, und den Bundesbeamten? Der Bundesrat hat gar keine Beziehung; er ist allerdings berufen, das Budget zu entwerfen und kann die Jahresrechnung entgegennehmen und den Jahresbericht; dann hat er noch, was Herr Wullschläger sehr hoch anschlägt, die gleiche Oberaufsicht wie gegenüber den Privatbahngesellschaften. Aber es ist dem Bundesrate absolut unmöglich, die Verwaltung zu kontrollieren, Stück für Stück und Tag für Tag zu verfolgen und einzugreifen, wo es nötig

ist; er muss den Jahresschluss abwarten, und erst dann kann er sehen, wie es steht. Der Bundesrat wird also ungefähr die Stellung bekommen, wie heute die Bundesversammlung in Bezug auf die Bundesverwaltung. Sie können interpellieren, Anträge stellen, die Rechnungen prüfen und die Geschäftsführung, aber in den täglichen Gang der Verwaltung haben Sie keine Einsicht, und Sie sollen sie nicht haben. Bei der Bundesbahnverwaltung wäre das doch eine seltsame Lage; ein Bundesvermögen von über 900 Millionen soll durch Bundesbeamte verwaltet werden, die in keinem Kontakte mit der Bundesverwaltung stehen!

Ich komme nur noch mit kurzen Worten auf die Frage: Was liegt nun noch zur Bereinigung vor? Ich glaube nämlich, in gewissen Hauptfragen besteht eine Einigkeit im Rate; man will eine Generaldirektion für das gesamte Bahnnetz; man will — ich glaube, der Gedanke ist ziemlich durchgedrungen — fünf Kreise und zwar an den schon genannten Orten; man will ferner diesen Kreisen eine Kreisdirektion und einen Kreiseisenbahnrat geben. Ueber dieses grosse Gerippe ist man einig. Nun kommt aber die etwas delikateren Frage: Wer soll die Wahl für die Direktionen vornehmen, wer für die Verwaltungsräte und welche Kompetenzen sind der einen oder andern Behörde zuzuweisen? Das ist nun nicht mehr eine grundsätzliche Frage für den Schematismus; darüber können wir verschiedene Dispositionen treffen; wir können z. B. bei dem grossen Verwaltungsrat an dem festhalten, was der Ständerat beschloss oder eine Erweiterung eintreten lassen nach dem Antrage Wunderly und Genossen. Das hat seinen Platz, und ich persönlich muss gestehen, ich habe an dieser Komposition des Verwaltungsrates nach dem Beschlusse des Ständerates keinen Gefallen gefunden, habe mich aber unterzogen und glaube auch, wenn die Mehrheit des Rates dabei bleibt, so wird es gehen können. Ich persönlich hätte noch eine Ergänzung nach dem Antrage Wunderly-Wild zugelassen, dass nämlich andere private Kreise, die am grossen Verkehr einen unmittelbaren Anteil nehmen, viel mehr als die staatliche Behörde, zu einer wirksamen Vertretung gelangt wären, und wenn ein dahinzielender Antrag in brauchbarer Fassung noch vorgelegt werden sollte, so würde ich demselben gerne zustimmen.

In Bezug auf die Frage, wie die Kreisbahnräte gewählt werden sollen, darüber ist auch nur eine Meinung; es sollen die Kantone sie wählen, abgesehen von einer kleinen Zahl, welche der Bundesrat wählt. Es bleibt noch die Wahl der Direktoren, der Generaldirektion und der Kreisdirektionen. Ich habe darüber erklärt, was ich für nötig fand; ich glaube, es ist nichts anderes denkbar, als dass diese Wahl durch den Bundesrat stattfinden muss. Das sind die Differenzen. Man konnte nun den Eindruck bekommen, es fange die Situation wieder an, etwas unsicher zu werden, und doch sollte man meinen, ein eidgenössischer Rat, der berufen ist, die Landesverfassung festzustellen, sollte ohne Schwierigkeit dazu gelangen, für eine einzelne Staatsanstalt ein Statut zu entwerfen, das den Verhältnissen angemessen ist. Ich hoffe und hatte es für dringlich, dass es gelänge, eine Sammlung derjenigen Elemente herbeizuführen, welche die hervorragende Bedeutung dieser Vorlage erfasst haben. (Beifall.)

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Der Sprechende als Berichterstatter würde es vorgezogen haben, das Wort nicht mehr zu ergreifen, denn ich glaube, die Diskussion ist nun ziemlich erschöpft. Nachdem sich aber ein unerwartet grosser Redestrom über die Verwaltungs- und Organisationsfrage ergossen hat, ein Redestrom, der Materialien mit sich geführt und an die Oberfläche gebracht hat, welche jedenfalls der Lösung der Hauptfrage, um die es sich handelt, nicht nützlich sind, möchte ich mir doch erlauben, mit zwei Worten wenigstens die Anträge der Kommissionsmehrheit noch einmal ans Licht zu ziehen. Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen, dem Beschlusse des Ständerates betreffend die Kreiseisenbahnräte zuzustimmen. Mehrere Mitglieder dieser Kommissionsmehrheit und darunter auch der Sprechende, haben durchaus keine Sympathie für die Kreiseisenbahnräte; aber wir acceptieren sie als eine Konzession und weil wir der Ansicht sind, dass wir, wenn wir diese grosse Frage lösen wollen, Opfer zu bringen haben und zwar gegenseitige Opfer. Die Kommissionsmehrheit hält dann aber im weitem an dem Grundsatz fest, dass die Wahl der Exekutivbehörden, der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, in eine und dieselbe Hand gelegt werden müsse. Was nun die Frage betrifft, in welche Hand diese Wahlen gelegt werden sollen, so würde der Sprechende mit dem Vorschlage der Herren Köchlin, Wild und Wunderly ziemlich sympathisieren; auch würden die Bedenken und die Einwände, welche Herr Hilty aus der Verfassung abgeleitet hat, für den Sprechenden nicht entscheidend sein. Aber die Kommissionsmehrheit kommt darüber nicht hinaus, dass der Bund einzig und allein die finanzielle Verantwortlichkeit für den Betrieb dieser Bundesbahnen, für das ganze Geschäft hat und haben muss. Sie fragt sich nun: Hat dieser Verwaltungsrat, der die Exekutivbehörde zu wählen haben würde, eine Verantwortlichkeit? Kann er mehr als eine moralische Verantwortlichkeit haben und hat jedes einzelne Mitglied eine andere als eine moralische Verantwortlichkeit? Nein! Haben etwa die Körperschaften, die Wahlbehörden, welche diesen Verwaltungsrat wählen würden, ich will von den Mitgliedern, welche der Bundesrat ernannt, nicht sprechen, eine Verantwortlichkeit? Nein! Und weil wir über diesen Punkt nicht hinauskommen, beantragen wir Ihnen eben, die Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen dem Bundesrate zu übertragen. Das wollte ich mir namens der Kommissionsmehrheit noch festzustellen erlauben. Ich glaube, alles übrige wird sich dann aus der artikelweisen Beratung ergeben.

**Geilinger:** Ich würde gern der vorgerückten Zeit Rechnung tragen, doch kann ich nicht auf das Wort verzichten mit Rücksicht darauf, dass mir gestern ein kleiner Gedankendiebstahl vorgeworfen worden ist, und mit Rücksicht darauf, dass ich die Anklagen gegen die Partei, welcher ich angehöre, auch meinerseits nicht ganz unbeantwortet lassen kann. Vor allem aber möchte ich meine Dankbarkeit darüber aussprechen, dass auch von Rednern, welche nicht auf dem Boden der Minderheit stehen, der Minderheit sachliche Anerkennung zu teil ge-

worden ist. Einen schöneren Dank, als den Dank der Gegner, kann man sich gar nicht vorstellen.

Nun kurz einige Punkte. Man vergisst immer betreffend die Wahl der Direktoren durch den Bundesrat, aus welchen Männern eine solche Wahlbehörde zusammengesetzt ist, und man vergisst, welche Männer des Landes wählbar sind, das heisst nur in Frage kommen können. Von diesen Männern hat jeder seine Vergangenheit hinter sich, sowohl die zu Wählenden als die Wähler. Die zu Wählenden müssen anerkannte Fachmänner sein, und sie alle sind so gut Ehrenmänner als die Landammänner.

Was nun die Geschäftslast des Bundesrates anbetrifft, so wird ja durch die Neuorganisation dem Bundesrat ein grosser Teil der Geschäftslast abgenommen und dann kann sich das Eisenbahndepartement den Geschäften widmen, welche mit Recht von Herrn Wullschleger in den Vordergrund gestellt worden sind. Was nun aber die Centralgewalt des Bundesrates anbetrifft, so möchte ich darauf aufmerksam machen, dass diejenigen, die sich vor ihr fürchten, den Hauptpunkt in der Vorlage übersehen haben, nämlich den Artikel, der dem Bundesrat die endgültige Entscheidung über den Voranschlag, die Hauptsache in der ganzen Frage, zuweist. Da stellt Ihnen die Kommissionsminderheit einen Abänderungsantrag.

Nun zu dem kleinen Gedankendiebstahl. Es hat Herr Curti gesagt, er hätte die Priorität für den Gedanken, den wirtschaftlichen Vereinen und den Eisenbahnern und Arbeitern eine Vertretung einzuräumen. Ich glaube, es ist ausserordentlich schwierig, noch schwieriger als bei den Erfindungspatenten, das Eigentumsrecht an politischen Gedanken zu beanspruchen. Diese entwickeln sich langsam, leider nur zu langsam. Und dann hat Herr Curti selbst, als der Rat zusammengetreten ist, seinen Gedanken noch nicht einmal formuliert gehabt, während mein Antrag schon in der Kommission formuliert war. Ueber das Detail ist ja später erlaubt, zu sprechen.

Nun haben wir interessante Vorträge über den Socialismus angehört und was klar daraus hervorgegangen ist, ist das, dass die Hüter desselben in unserem Rate selber nicht klar darüber, jedenfalls nicht einig sind. Denn Herr Wullschleger sagt: An die Stelle der politischen muss die wirtschaftliche Administration treten, und Herr Decurtins sagt: Wirtschaftliche Politik ohne allgemeine Politik ist nicht denkbar.

Und nun bedaure ich, noch auf einen Punkt zurückkommen zu müssen, nämlich auf die Apoptrophe des Herrn Curti. Er hat uns gesagt, wir wollen zeigen, wie man in Socialismus macht. Die Mittel der Politik sind sehr verschieden. Es giebt eine sachliche Politik und die, meine Herren, vindiziere ich für die radikale Partei, und es giebt eine mehr persönliche Politik, und die spitzt sich manchmal sehr nach der Persönlichkeit zu. Ich habe hier die «Zürcher Post». Man hat sich gestern auf die «Neue Zürcher Zeitung» als unverdächtiges Blatt berufen; ich berufe mich nun auf die «Zürcher Post» als unverdächtiges Blatt. Zwei Artikel desselben — sie sind nicht ausser Zusammenhang mit unserer Sache, sondern in engstem Zusammenhang — beschlagen die Vorberatungen Ihrer Kommission. Da ist der sachliche Inhalt, man muss es von vorne herein sagen, sehr unvollständig; von den wichtigsten

Fragen ist nichts gesagt, umsomehr tritt die Person in den Vordergrund. Ein Mitglied unserer Kommission ist in dem Artikel zwölfmal genannt, nachdem die Depeschenagentur während der Beratungen den betreffenden Namen zehnmal genannt hat. Es ist schon etwas ganz Ausserordentliches, dass in einem Artikel, den man selber schreibt, man sich nennt und so viel nennt (Curti: Herr Präsident! Ich bitte ums Wort!), so viel als gerade die sämtlichen übrigen Mitglieder genannt sind. Man könnte ja meinen, die ändern hätten nichts gethan. Ich glaube, eine solche Art der Mitteilung über Kommissionsberatungen ist durchaus unzutreffend.

Ich glaube auch — ich will mich in Bezug auf die Anklagen, die gegen meine Partei erhoben wurden, kurz fassen — es sei nicht richtig, dass man immer nur von Bern spreche. Es ist nicht auf diese Weise, dass die Kantone populärer wären, als der Bund. Es ist nicht so, dass man die breiten Schichten des Volkes belehrt, und es ist nicht so, dass man die öffentliche Meinung bildet und Realpolitik macht. Es hat mir sehr leid gethan, diesen Ton anschlagen zu müssen. Ich bin sehr lange in den Behörden, und es wäre mir dies nicht in den Sinn gekommen, wenn nicht alle die Anklagen gegen eine Partei geschleudert worden wären, die ihre Verdienste hat. Der eine hat nicht mehr Recht, als der andere, sich einen Freund des Volkes zu nennen. Man ist sich ja gewohnt, dass die Berufspolitiker den Vorzug haben vor denjenigen, die in den Behörden von ihren Kindesbeinen an sozusagen ihre politischen Aufgaben erfüllen. Auch sind wir ja alle, die wir im Rate sind, vom Volk gewählt. Warum, um auf die Verwerfung der Gesetze zu sprechen zu kommen, warum hat man in jüngster Zeit die Gesetze verworfen? Es ist sehr einfach: deshalb, weil man dem Volk immer nur neue Rechte verspricht, die manchmal mit sehr grossen Aufgaben verbunden sind, und ihm nicht gleichzeitig sagt: dafür musst du auch Pflichten übernehmen und insbesondere finanzielle Pflichten. Aber bei dem gegenwärtig herrschenden System ist es ja unmöglich, ein Militärgesetz, ein richtiges Steuergesetz oder ein eingreifendes Schulgesetz zur Annahme zu bringen. Meine Herren, in einem guten Schulwesen erblicke ich vor allem die Fortschritte.

Nun zur Sache! Mir persönlich sind die Argumente des Herrn Präsidenten der Mehrheit und des Herrn Bundesrat Zemp sehr nahe gegangen, und ich wäre meinerseits bereit, den Antrag auf Streichung der Kreisräte fallen zu lassen.

**Decurtins:** Die Ausfälle des Herrn Bundesrat Zemp veranlassen mich zu einer thatsächlichen Berichtigung. Wenn Herr Zemp gegen die Eisenbahnkönige der Union zu Felde zieht, so hat das mit meiner Ausführung über die Regelung des Tarifwesens in der Union fürwahr nichts zu thun. Ich habe die Behauptung aufgestellt, die Tarife seien in einer grossen Anzahl von Einzelstaaten und später durch die «Interstate Commerce Law» vom 4. Februar 1887 für die ganze Union zu gunsten der Landwirtschaft reguliert worden. Diese Thatsache wird mit der kategorischen Behauptung, sie sei grundfalsch, keineswegs aus der Welt geschafft. Wer die Forschungen eines Rudolf Meyer, Ruhland, Seligmann,

um nur ganz bekannte Autoritäten zu nennen, verfolgt hat, wird uns beistimmen, wenn wir sagen, die Union habe die Tarifffrage zu gunsten der social Schwächern in mustergültiger Weise gelöst.

**Théraulaz:** Quelques mots seulement pour témoigner mon étonnement de l'incursion que M. Brosi a cru devoir faire dans la politique fribourgeoise à propos de chemins de fer. Rien ne légitime ce procédé contre lequel je me permets de protester.

D'une manière générale la politique de Fribourg est conforme, supérieure même, à celle qui est exigée par la constitution fédérale. En matière de chemins de fer notre canton est sur le même pied que beaucoup d'autres en Suisse.

Le canton de Fribourg n'a rien à envier à personne et je rappelle qu'il y a quelque 40 ans il a été à la tête de ce que l'on a appelé la politique des chemins de fer. Les chemins de fer, le canton de Fribourg les a payés 43 millions, mais il n'a rien demandé, ni à la Confédération, ni à personne à une époque où la Confédération se tenait prudemment à l'écart de toute politique ferrugineuse. Voilà ce que j'avais à répondre à M. Brosi.

**Curti:** Ich glaube nicht, dass Herr Kollege Geilinger gut gehandelt hat, indem er diese grosse Frage zuletzt noch so sehr ins persönliche Gebiet hinabzog. Ich werde ganz kurz berichtigen, was Herr Geilinger gegen mich gesagt hat, ohne mich ereifern zu müssen. Ich rufe Sie alle zum Zeugen auf, ob in meiner gestrigen Rede ein einziges Wort einer ungebührlichen Anklage gegen eine Partei oder eine Person dieses Rates geschleudert worden sei oder ob nicht alle meine Worte sich vollständig auf dem Boden erlaubter politischer Kritik bewegten. Was den Gedankendiebstahl betrifft, von dem Herr Geilinger spricht, so habe ich ihn ja keines solchen bezichtigt. Ich habe gesagt, dass der Antrag betreffend die Vertretung des Eisenbahnpersonals und der Berufsverbände zuerst von mir gestellt, aber in der Kommission abgelehnt worden sei. Das geschah in der ersten in Interlaken abgehaltenen Kommissionssitzung. Dort habe ich den Antrag wörtlich so gestellt, wie er nachher jetzt hier von Herrn Schobinger und mir wiederholt worden ist. Unterdessen hat Herr Geilinger seinen Antrag eingereicht, und ich habe mich darauf beschränkt, zu sagen, es sei das für mich ehrenvoll. Die Priorität einer politischen Idee für mich in Anspruch zu nehmen, wäre eine Eitelkeit, die ich in meinem politischen Leben nie hatte. Ich weiss sehr wohl, dass die politischen Ideen gross werden, bevor sie der Eine oder der Andere formuliert, und meine Meinung ist immer diejenige eines socialpolitischen Autors unserer Zeit gewesen, der sagte, es komme nicht darauf an, wer zuerst eine Idee ausgesprochen, sondern darauf, wer die Sache gemacht habe. Mir ist es ganz gleichgültig, ob Herr Geilinger oder ich nachher dafür gerühmt werde, diese Sache erfunden zu haben. In der That habe ich sie auch nicht erfunden, sondern ich kann Ihnen sogar sagen, wo-

her ich sie habe. Was die Vertretung des Eisenbahnpersonals anbetrifft, so ist dieselbe in einer Eingabe des Verbandes der schweizerischen Eisenbahner an die Expertenkommission des Departements gewünscht worden, und was die Vertretung der Berufsverbände anbetrifft, so steht dieselbe schon längst in der preussischen Eisenbahngesetzgebung, wo Sie finden können, dass dasjenige, was wir hier in der Republik wollen, dort schon in voller Blüte steht.

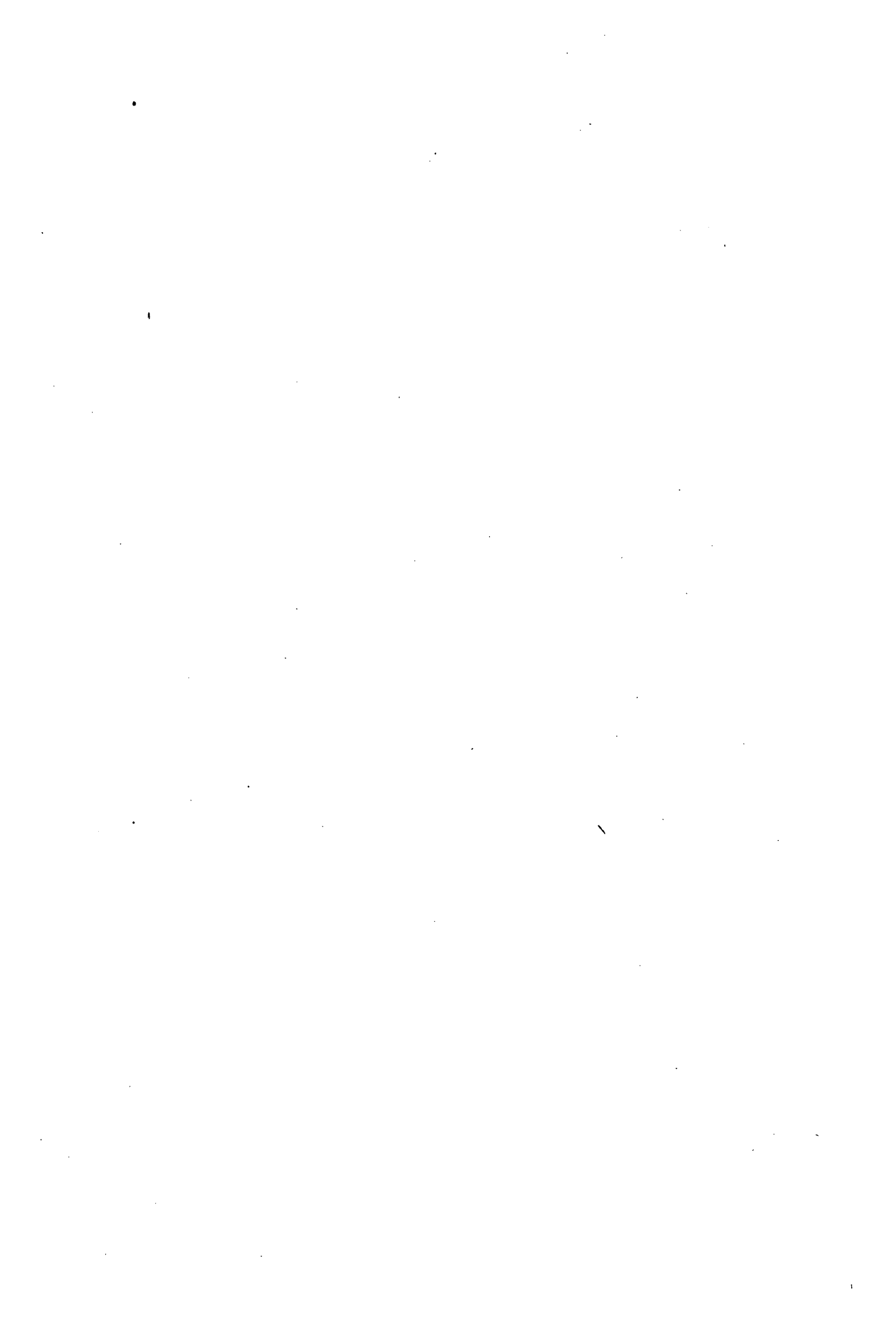
Endlich das letzte Wort. Herr Kollege Geilinger hat Artikel der «Züricher Post» erwähnt, welche ich über die Verhandlungen in Interlaken geschrieben habe. In jenen Artikeln soll nun mein Name mehr genannt sein, als derjenige anderer Kommissionsmitglieder. Ich habe nicht nachgezählt, wie viel ich mich und wie viel ich andere genannt habe, und es ist ja wohl möglich, dass ich mich mehr genannt habe, als die andern. Aus zwei Gründen wäre das denkbar: einmal, weil ich, der ich seit langer Zeit mich mit diesen Eisenbahnfragen beschäftigte, zu einer ganzen Reihe von Artikeln das Wort genommen und Anträge gestellt habe, und dann auch, weil es allerdings menschlich und natürlich wäre, wenn jemand, der eine solche Sache seit langer Zeit vertritt, selbst in dem sachlichsten Referat seine Anschauungen mehr als diejenigen anderer zum Ausdruck bringen würde. Was übrigens jene Berichte anbetrifft, so bitte ich die Herren der Kommission, wenn sie es noch nicht gethan haben, dieselben nachzulesen und sich zu fragen, ob ich den Bericht nicht so abgefasst habe, als ob ich ein Protokoll der Sitzung für die Oeffentlichkeit geschrieben hätte. Eine ganze Reihe von politischen Persönlichkeiten, welche jene Artikel gelesen haben, haben mir dafür gedankt, dass ein Mitglied der Kommission, welches in der Sache unterrichtet sei, eine Art Protokoll veröffentlicht und damit die sehr vielen Unrichtigkeiten berichtigt habe, welche durch den Telegraphen in die Welt gesetzt worden sind.

Dies zur Richtigstellung der im letzten Moment dieser grossen Debatte von Herrn Geilinger aus Gründen der Sachlichkeit, wie er sagte, gegen mich geschleuderten Vorwürfe.

**Hirter:** Es drängt sich uns unwillkürlich der Gedanke auf, dass der Widerstreit der Meinungen der Freunde der Vorlage nicht zum Guten führe. Anschliessend an die Rede des verehrten Herrn Chefs des Eisenbahndepartements sehe ich mich deshalb in der Lage, im Einverständnis mit den übrigen hier anwesenden Mitgliedern der Minderheit der Kommission, die Ihnen Anträge unterbreitet haben, zu erklären, dass wir auf den Antrag betreffend Streichung der Kreiseisenbahnrate verzichten. Wenn wir dies thun, so geschieht es in der Voraussetzung, dass dem Verwaltungsrat dann gleichwohl nach unserem Antrag eine Anzahl Vertreter der beim Verkehr beteiligten Kreise zugeteilt werde, und im weitern in der Voraussetzung, dass sowohl Generaldirektion als Kreisdirektion durch den Bundesrat gewählt werden. Wir thun dies im Interesse einer möglichst raschen Lösung der Frage, die uns beschäftigt, und in der Hoffnung, dazu beizutragen, dass diese recht bald bestimmte Gestalt annehme.

**Präsident:** Wir sind, da weitere Redner nicht eingeschrieben sind, am Ende der Generaldebatte angelangt und wir möchten nun wohl gern diese Woche noch ein Resultat der Verhandlungen haben. Das wird in dieser Stunde nicht mehr möglich sein, und so würde ich Ihnen vorschlagen, morgen eine Anzahl von Abstimmungen vorzunehmen. Debatte werden dabei wohl nicht mehr nötig sein,

nachdem alle Antragsteller ihre Anträge gestellt und begründet haben. So werden wir morgen wohl rasch zum Ziele kommen. Zuvor werde ich, wenn möglich im Einverständnis des Herrn Kommissionspräsidenten, ein Schema für die Abstimmung ausarbeiten, das ich Ihnen vor der Abstimmung unterbreiten werde.



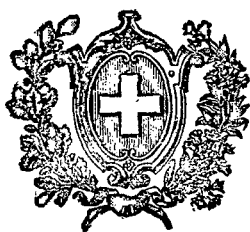


## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.10.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1037-1064
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 825

Amtliches  
stenographisches Bulletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 54

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 2. Oktober 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 2 octobre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

#### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung. — *Suite*.

(Siehe Seite 1037 hievor. — Voir page 1037 ci-devant.)

**Präsident:** Wir haben in drei Sitzungen eine einlässliche Generaldebatte über die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Eisenbahnen geführt. Die Diskussion hatte nicht stattgefunden an Hand eines bestimmten Schemas und musste naturgemäss dazu führen, dass der eine Redner mehr auf diesen, der andere mehr auf einen andern Punkt zu sprechen kam, und es war daher zu untersuchen, welche Fragen als hinlänglich debattiert betrachtet werden können, um darüber abzustimmen. Ich habe nun gefunden, dass die Diskussion im grossen ganzen hinlänglich geführt wurde bezüglich Zusammensetzung, Wahlart und Zahl der verschiedenen Kollegien, die eingeführt werden sollen, dass man sich dagegen allgemein und eingehend noch nicht ausgesprochen hat über die Kompetenzen, welche diesen Organen zukommen sollen. Ich glaube deshalb die Abstimmung auf die Zahl, die Zusammensetzung und die Wahlart dieser Kollegien einschränken zu sollen. Bezüglich eines Kollegiums ist auch in dieser Beziehung noch nicht genügende Aufklärung vorhanden, nämlich bezüglich der Kreiseisenbahnräte, da dieses Institut ja noch mehr oder weniger in der Luft schwebt. Ich habe nun das Abstimmungsschema so eingerichtet, dass doch so viele Hauptpunkte einer Abstimmung unterbreitet werden, dass wir für die weitere Beratung eine bestimmte Grundlage und Wegleitung besitzen. Andererseits habe ich darauf Rücksicht genommen, dass das Schema nicht allzu weitschichtig werde.

Der Herr Präsident erläutert nun das der Abstimmung zu Grunde zu legende Schema, das vom Rate mit Mehrheit genehmigt wird.

(M. le président expose les bases d'après lesquelles la votation aura lieu. Le système qu'il propose est adopté par la majorité du conseil.)

#### Abstimmung. — Votation.

##### 1. Kreiseisenbahnräte — Conseils d'arrondissements.

**Präsident:** Herr Wullschleger giebt die Erklärung ab, dass er seinen Antrag auf Streichung der Kreiseisenbahnräte fallen lasse. Es ist somit ein Antrag auf Streichung der Kreiseisenbahnräte nicht mehr gestellt, und es wäre dieses Kollegium in die Organisation eingeführt.

##### 2. Verwaltungsrat — Conseil d'administration.

Zunächst wird mit 85 gegen 13 Stimmen die Zahl der vom Bundesrat zu wählenden Mitglieder auf 25 festgesetzt, gegenüber dem Antrag des Herrn Wullschleger, der diese Zahl auf 10 festsetzen wollte.

(En première ligne, et par 85 voix contre 13, le nombre des membres à la nomination du conseil fédéral, est fixé à 25 contre la proposition de M. Wullschleger, qui veut réduire ce nombre à 10.)

**Wullschleger:** Nach dieser Abstimmung hat es keinen Zweck mehr, nach meinem weitem Antrag, die Mitglieder der Bundesversammlung bei den vom Bundesrat zu treffenden Wahlen von der Wählbarkeit auszuschliessen, da ich diesen Antrag nur für den Fall stellte, dass die Zahl der vom Bundesrat zu wählenden Mitglieder nicht mehr als 10 betrage. Ich schliesse mich dem Antrage an, die Zahl der

aus der Mitte der Bundesversammlung zu wählenden Mitglieder auf 9 zu beschränken.

Mit grosser Mehrheit gegenüber 12 Stimmen, welche dem Bundesrate freie Hand gewähren wollen, wird der Antrag der Kommission, die aus der Mitte der Bundesversammlung zu wählende Mitgliederzahl auf 9 zu beschränken, angenommen.

(La proposition de limiter le nombre de ces membres à 9, est adoptée à une grande majorité contre 12 voix, qui veulent laisser au conseil fédéral la main libre.)

Weiter wird, die von den Kantonen zu wählende Mitgliederzahl betreffend, dem Kommissionsantrag, welcher jedem Kanton und Halbkanton je ein Mitglied zu wählen einräumt, dem Antrage des Herrn Wullschleger gegenüber, welcher den grössten Kantonen eine weitergehende Vertretung einräumen möchte, mit 79 gegen 33 Stimmen der Vorzug gegeben, und ebenso wird nach Kommissionsantrag mit 72 gegen 38 Stimmen beschlossen, über die durch die Kantone einzuhaltende Wahlart nichts in das Gesetz aufzunehmen, entgegen dem Antrag des Herrn Wullschleger, der das Volk, d. h. die nach Art. 7 der Bundesverfassung stimmberechtigten Schweizerbürger als Wahlkollegium bezeichnen will.

Mit grosser Mehrheit wird sodann beschlossen, der Landwirtschaft, dem Handel, der Industrie und dem Gewerbe eine Vertretung im Verwaltungsrate zuzusichern.

(En ce qui concerne les membres à la nomination des cantons, la proposition de la commission, qui veut accorder à chaque canton et demi-canton un membre, l'emporte par 79 contre 33 que réunit la proposition Wullschleger, qui veut augmenter la représentation des grands cantons. De même, par 72 voix, que fait la proposition de la commission de ne rien dire dans la loi en ce qui concerne le mode d'élection des membres cantonaux, contre 38 qui veulent adopter la proposition Wullschleger, de les faire nommer à l'élection populaire, la première manière de voir est adoptée.

A une grande majorité il est décidé d'accorder à l'agriculture, au commerce, à l'industrie et aux métiers une représentation dans le conseil d'administration.)

**Präsident:** Wir gehen weiter zur Frage der Zuziehung des Eisenbahnpersonals und zu der Frage, ob Sie den Vertretern des Eisenbahnpersonals eine beratende oder eine entscheidende Stimme einräumen wollen.

**Curti:** Ein Antrag, dem Eisenbahnpersonal, falls ihm eine besondere Vertretung gegeben werde, entscheidende Stimme einzuräumen, ist meines Wissens nicht gestellt.

**Geilinger:** Ich glaube, das ist einer derjenigen Punkte, in Bezug auf welchen die Diskussion noch nicht erschöpft ist, und ich möchte bitten, dass dieser Gegenstand, der noch nicht von weiteren Kreisen näher geprüft ist, noch der Diskussion unterstellt werde; es handelt sich um eine Frage,

die sich nicht so von selbst versteht, wie manche andere.

**Curti:** Ich möchte auch bitten, diese Frage in der Specialdebatte noch näher zu behandeln. Meinerseits kann ich auch dafür stimmen, dass den Vertretern der Verbände entscheidende Stimme eingeräumt werde; allein dermalen sind die Anträge nicht so gestellt, dass man darüber abstimmen könnte. Wesentlich ist vorläufig, dass wir in der vorhergehenden Abstimmung erklärt haben, die Verbände sollen eine Vertretung erhalten, ohne nähere Bezeichnung; es lässt uns dies freie Hand für die Specialdebatte.

**Präsident:** Da dies wirklich eine Detailfrage ist, so bin ich einverstanden, sofern kein anderer Antrag gestellt wird, dass heute darüber nicht abgestimmt wird.

**Decurtins:** Ich glaube, das ist auch eine Prinzipienfrage, die richtiger jetzt entschieden wird, wo wir die grossen Fragen behandeln. Ich glaube, dass die Fragestellung des Herrn Präsidenten eine ganz richtige war: wollen wir den Vertretern der Eisenbahner entscheidende oder beratende Stimme geben? Ich wünsche darüber Abstimmung.

**Scherrer-Fülleman:** Es liegt ein Antrag des Herrn Wullschleger vor, wonach dem Personal der Bundesbahnen ebenfalls ein Wahlrecht zukommen soll. Litt. c des Antrages Wullschleger lautet: «Der Verwaltungsrat wird gewählt wie folgt: c. 15—25 Mitglieder durch wirtschaftliche Verbände des Landes und das Personal der Bundesbahnen, worüber die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates das nähere festsetzt.» Es muss also darüber abgestimmt werden.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Die Frage, ob man auch dem Eisenbahnpersonal eine Vertretung gewähren will, ist noch nicht eigentlich diskutiert worden; ich glaube aber kaum, dass darüber eine grosse Diskussion entstehen wird. Werden die einzelnen Verbände nicht näher bezeichnet, sondern die Sache dem Bundesrate überlassen, so nehme ich an, der Bundesrat werde das Richtige schon finden. Eine andere Frage ist die, ob diese Vertreter im Verwaltungsrat eine entscheidende oder eine bloss beratende Stimme haben sollen, wie es der Antrag der Herren Curti und Schobinger wünscht. Diese Frage wurde in der Kommission beraten und es wurde abgelehnt, den Vertretern dieser verschiedenen Körperschaften im Verwaltungsrat bloss beratende Stimme einzuräumen, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil man fand, es würden in diesem Falle diese Vertreter eine eigentümliche Rolle im Schoss des Verwaltungsrates einnehmen und es würden sich wahrscheinlich wenig Persönlichkeiten zur Uebernahme dieser untergeordneten Rolle hergeben.

**Wunderly:** Nach meiner unmassgeblichen Ansicht haben Sie vorhin den Antrag der Herren Köchlin, Wild und meiner Wenigkeit angenommen, wonach Vertreter von Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft und auch der Arbeiter in den Verwaltungsrat kommen sollen; wir haben die Arbeiter nie ausgeschlossen. Der Bundesversammlung soll es dann vorbehalten bleiben, die betr. Wahlkörper und die Zahl der denselben zustehenden Vertreter zu bestimmen.

**Künzli:** Ich beantrage, die Litt. c. anzunehmen nach dem Antrag Köchlin-Wild-Wunderly, jedoch beizufügen «und das Eisenbahnpersonal», sodass die Littera lauten würde:

«25 durch Landwirtschaft, Handel, Industrie und das Eisenbahnpersonal.»

**Curti:** Zur Vereinfachung der Sache wird der Antrag, den Herr Schobinger und ich gestellt haben, zurückgezogen. Nachdem man von anderer Seite darüber hinausgegangen ist, können wir uns ganz gut einverstanden erklären.

**Häberlin:** Es besteht einstweilen noch der vom Ständerat angenommene und von der nationalrätlichen Kommission acceptierte Wortlaut des bundesrätlichen Vorschlags, worin allerdings auch von einer Vertretung gewisser Interessen die Rede ist, aber nicht in dem Sinne, dass die betreffenden Körperschaften selbst Abgeordnete wählen, sondern dass der Bundesrat bei der Wahl der ihm zustehenden Mitglieder auch Landwirtschaft, Handel und Gewerbe angemessen berücksichtigen solle. Dem gegenüber fragt es sich, ob man im Sinne der Herren Wunderly und Curti etwas anderes will, und wenn darüber noch debattiert werden soll, so kann ich meinerseits mit einer Verschiebung der Abstimmung über diesen Punkt vollständig einverstanden sein.

Rufe: Schluss!

**Geilinger:** Es handelt sich um eine sehr wichtige grundsätzliche Frage, die unbedingt diskutiert werden sollte. Soll das jetzt geschehen, so möchte ich bitten, einem Antragsteller auch noch ein Wort zu gestatten. Ich werde dies in aller Kürze thun. Der Antrag der Minderheit der Kommission . . .

Rufe: Schluss! Schluss!

**Präsident:** Es ist Schluss verlangt. Wir stimmen darüber ab, ob Sie die Beratung noch zurücklegen wollen, in der Meinung, dass später noch eine Detailberatung erfolgen soll, oder ob Sie heute in die Abstimmung eintreten wollen.

Mit 56 gegen 45 Stimmen wird sofortige Abstimmung beschlossen.

(Par 56 voix contre 45 il est décidé de voter immédiatement.)

**Präsident:** Nachdem Herr Curti seinen Antrag zurückgezogen hat, bleibt nur noch der Antrag übrig, dass den Vertretern dieser Körperschaften entscheidende Stimme zukommen soll.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Ich bin der Meinung, dass bei allen vorliegenden Anträgen, also auch demjenigen des Bundesrates, das Eisenbahnpersonal inbegriffen sein soll.

**Präsident:** Sind Sie mit dieser Auffassung einverstanden?

**Künzli:** Ich wünsche, dass über meinen Antrag abgestimmt werde.

**Wunderly:** Ich glaube, es bedarf keiner Abstimmung. Wir sind alle einverstanden, dass das Eisenbahnpersonal inbegriffen sein soll.

**Präsident:** Ich glaube doch, Sie müssen sich grundsätzlich darüber aussprechen, ob das Eisenbahnpersonal eine Vertretung haben soll oder nicht. Ich werde Ihnen zunächst diese Frage zur principiellen Entscheidung unterbreiten.

Mit grosser Mehrheit wird beschlossen, dem Eisenbahnpersonal ebenfalls eine Vertretung einzuräumen.

(Il est décidé à une grande majorité que le personnel des chemins de fer sera aussi représenté.)

**Präsident:** Nun frage ich Sie an, ob Sie dem Antrag des Herrn Künzli beipflichten, der dem Antrage Köchlin-Wild-Wunderly noch beifügen will: «und das Eisenbahnpersonal».

Der Antrag Künzli wird mit grosser Mehrheit angenommen.

(La proposition Künzli est adoptée à une grande majorité.)

**Präsident:** Es liegen nun verschiedene Anträge vor bezüglich der Zahl der Vertreter dieser Körperschaften. Die Herren Köchlin, Wild und Wunderly beantragen 25, Herr Wullschleger beantragt 15—20, die Minderheit der Kommission 16 mit der Möglichkeit späterer Erhöhung.

**Wullschleger:** Ich ziehe meinen Antrag selbstverständlich zurück. Derselbe hatte bloss einen Sinn innerhalb meines Systems, weil ich eine kleinere Gesamtmitgliederzahl in Aussicht genommen hatte. Nachdem Sie eine grössere Gesamtmitgliederzahl in Aussicht nehmen, bin ich auch der Ansicht, dass die Zahl der Vertreter von Handel, Gewerbe und Eisenbahnpersonal eine grössere sein soll.

**Gellinger:** Der Antrag der Kommissionsminderheit in Bezug auf die Zahl fällt ebenfalls dahin.

**Präsident:** Es liegt also nur noch der Antrag Köchlin-Wild-Wunderly (25 Mitglieder) vor. Derselbe ist angenommen. Ferner ist nicht bestritten, dass für den Fall, dass Kreiseisenbahnräte vorgesehen werden, diesen die Wahl von fünf Mitgliedern zugestanden werden soll.

**Häberlin:** Ich glaube, es muss noch eine definitive Abstimmung über die Vertretung von Handel, Gewerbe, etc., erfolgen, nämlich darüber, ob der Bundesrat bei der Wahl der ihm zustehenden Mitglieder Rücksicht auf Landwirtschaft, Handel und Gewerbe, sowie auf das Eisenbahnpersonal zu nehmen habe und in welcher Weise das geschehen solle.

**Bundesrat Zemp:** Ich glaube, die vorausgegangenen Abstimmungen haben klar gestellt, dass die Vertretung der Verbände in der Weise erfolgen soll, dass sie zusammen 25 Mitglieder zu bezeichnen haben und dass die Wahlart in einer Vollziehungsverordnung geordnet werden soll. Damit ist implizit der Antrag des Bundesrates und der Kommission, dahingehend, dass der Bundesrat auf die Vertretung der Verbände Rücksicht zu nehmen habe, beseitigt. Ich glaube, wir haben nun als definitives Resultat: 25 Mitglieder zu wählen durch den Bundesrat, 25 Mitglieder zu wählen durch die Kantone und Halbkantone, 25 Mitglieder zu wählen durch die Verbände und 5 Mitglieder zu wählen durch die Kreiseisenbahnräte. Damit ist der Verwaltungsrat komponiert.

**Häberlin:** Ich kann mich der Auffassung des Herrn Bundesrat Zemp anschliessen.

**Präsident:** Sie haben sich also allseitig mit der Auffassung des Herrn Bundesrat Zemp einverstanden erklärt, dass 25 Mitglieder gewählt werden durch den Bundesrat, 25 durch die Kantone, 25 durch Handel, Industrie und das Eisenbahnpersonal und 5 durch die Kreiseisenbahnräte.

### 3. Generaldirektion — Direction générale.

**Sourbeck:** Nur noch eine ganz kurze Bemerkung zur persönlichen Aufklärung. Ich möchte wissen, ob im Antrag des Herrn Keel das Vorschlagsrecht des Verwaltungsrates ein verbindliches oder ein unverbindliches sein soll.

**Keel:** Ich habe seinerzeit ausdrücklich erklärt, dass ich dasselbe als ein unverbindliches betrachte.

Die von Bundesrat und Kommission vorgeschlagene Mitgliederzahl (5—7) ist von keiner Seite angefochten.

Zunächst wird hier, für den Fall, dass die Wahl dem Bundesrate übertragen würde, dem Verwaltungsrate nach Antrag des Herrn Keel ein unverbindliches Vorschlagsrecht eingeräumt, sodann für den Fall, dass die Wahl dem Verwaltungsrate übertragen würde, das von Herrn Wullschleger beantragte unverbindliche Vorschlagsrecht des Bundesrates mit Mehrheit gegen 12 Stimmen verworfen, dagegen dem Bundesrate, mit 75 gegen 16 Stimmen, das Genehmigungsrecht im Sinne des Antrages der Herren Köchlin und Mithaffe eingeräumt.

In definitiver Abstimmung wird die Wahl mit 75 Stimmen dem Bundesrate übertragen, gegenüber 49 Stimmen, welche sie dem Verwaltungsrate zusprechen wollten.

(Le nombre de membres proposé par le conseil fédéral et la commission (5—7) n'est combattu par personne.)

En première ligne et pour le cas où la nomination appartiendrait au conseil fédéral, il est, sur la proposition de M. Keel, concédé au conseil d'administration un droit de présentation qui ne lie pas le conseil fédéral. Pour le cas où le conseil d'administration élirait la direction générale, le droit de présentation préconisé par M. Wullschleger, pour le conseil fédéral, sans y être toutefois lié, est rejeté à une grande majorité contre 12 voix. Par contre, dans ce cas, le droit de ratification proposé par MM. Köchlin et consorts, est éventuellement adopté par 75 voix contre 16.

En votation définitive l'élection est confiée par 75 voix contre 49 au conseil fédéral contre le conseil d'administration.)

### 4. Kreisdirektionen — Directions d'arrondissement.

Hier wird zunächst mit 65 Stimmen die Zahl der Mitglieder auf drei festgesetzt, während 49 Stimmen, nach Antrag der Herren Köchlin und Mithaffe, 3—5 Mitglieder in Aussicht nehmen.

(Par 65 voix contre 40 le nombre des membres est fixé à 3, les 49 voix tombant sur la proposition Köchlin de fixer ce chiffre à 3—5.)

**Präsident:** Wir gehen über zur Frage der Wahlart der Kreisdirektionen.

**Wullschleger:** Ich ziehe meinen Antrag, die Kreisdirektionen auf unverbindlichen Doppelvorschlag der ständigen Kommission durch den Verwaltungsrat wählen zu lassen, zurück, da ich diesen Antrag nur für den Fall stellte, dass wir keine Kreiseisenbahnräte haben.

**Köchlin:** Ich bin der Meinung, dass die Wahl der beiden Direktionen in einer und derselben Hand vereinigt sein muss. Nachdem Sie nun, gegen meinen Antrag, entschieden haben, dass der Bundesrat die Generaldirektion wählt, muss ich selbstverständlich diesen Standpunkt acceptieren, dass die Kreisdirektionen ebenfalls durch den Bundesrat zu wählen sind. Ich persönlich ziehe daher den Antrag, den ich gestellt habe, zurück und halte nur das Vorschlagsrecht aufrecht.

**Wild:** Der noch weiter von Herrn Wunderly und mir unterzeichnete Antrag des Herrn Köchlin wird hiemit im Sinne der Aeusserungen des Herrn Köchlin zurückgezogen.

**Hirter:** Die Frage des Vorschlagsrechts ist nicht diskutiert worden, und ich gestatte mir, dem Antrag beizufügen, dass das Vorschlagsrecht dem Verwaltungsrat gehören soll, von den gleichen Grundsätzen ausgehend, wie Herr Köchlin, indem ich auch dafür halte, dass das Vorschlagsrecht in die gleiche Hand gehört.

Eventuell wird nun zunächst, für den Fall der Wahl durch den Bundesrat, der neu gestellte Antrag des Herrn Hirter, dem Verwaltungsrate ein unverbindliches Vorschlagsrecht einzuräumen, dem Antrage des Herrn Keel gegenüber, dieses Vorschlagsrecht den Kreiseisenbahnräten zu geben, mit 59 gegen 50 Stimmen angenommen, und sodann, in definitiver Abstimmung, ebenso der Kommissionsantrag, welcher die Wahl der Kreisdirektionen dem Bundesrate überträgt, mit 79 Stimmen gegen 34, welche letztere auf den Antrag der Herren Schobinger und Curti fallen.

(Eventuellement et si le conseil fédéral éliait les directions d'arrondissement, la proposition nou-

velle de M. Hirter, d'accorder au conseil d'administration un droit de présentation, l'emporte par 59 voix sur la proposition Keel, qui veut accorder ce droit aux conseils d'arrondissement. En votation définitive la proposition de la commission qui veut accorder au conseil fédéral le droit de nomination, l'emporte par 79 voix contre 34 que réunit la proposition Schobinger-Curti.)

**Präsident:** Damit hat unsere Abstimmung ihr Ende erreicht. Ich nehme an, die Kanzlei solle ersucht werden, uns das Abstimmungsergebnis bis nächsten Montag gedruckt vorzulegen.\*)

**Forrer:** Für die kommende artikelweise Beratung des gleichen Gegenstandes, den wir heute grundsätzlich erledigt haben, bitte ich den Herrn Vorsitzenden, bestimmt daran festzuhalten, dass eine neue Diskussion und Abstimmung über das, was wir jetzt entschieden haben, nicht mehr stattfindet.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)

\*) Das Abstimmungsergebnis ist folgendes (definitive Redaktion vorbehalten):

## II.

### Organisation der Verwaltung.

#### 1. Verwaltungsrat.

(Art. 15.)

Der Verwaltungsrat besteht aus 80 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- a. 25 durch den Bundesrat,
- b. 25 durch die Kantone und Halbkantone,
- c. 25 durch Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe und durch das Eisenbahnpersonal,
- d. 5 durch die Kreiseisenbahnräte aus ihrer Mitte.

Von den durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern dürfen nicht mehr als neun zugleich Mitglieder der eidgenössischen Räte sein.

Der Bundesrat trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die von anderer Seite zu treffenden Wahlen vorgenommen sind.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

#### 2. Generaldirektion.

(Art. 22.)

Die Generaldirektion besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern. Sie wird, auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates, vom Bundesrate ernannt.

#### 3. Kreisdirektionen.

(Art. 32.)

Die Kreisdirektionen bestehen aus drei Mitgliedern. Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates, vom Bundesrate gewählt.

Le résultat de la votation (rédaction définitive réservée) est le suivant:

## II.

### Organisation de l'administration.

#### 1. Conseil d'administration.

(Art. 15.)

Le conseil d'administration se compose de 80 membres nommés comme suit:

- a. 25 par le conseil fédéral,
- b. 25 par les cantons et demi-cantons,
- c. 25 par l'agriculture, le commerce, l'industrie et les métiers, et par le personnel des chemins de fer,
- d. 5 par les conseils d'arrondissement, pris dans leur sein.

Des membres du conseil d'administration dont la nomination appartient au conseil fédéral, neuf au plus peuvent en même temps faire partie des chambres fédérales.

Le conseil fédéral ne fait ses nominations que lorsqu'il aura été procédé aux autres nominations.

La durée des fonctions est de trois ans et coïncide avec celle des autorités fédérales.

#### 2. Direction générale.

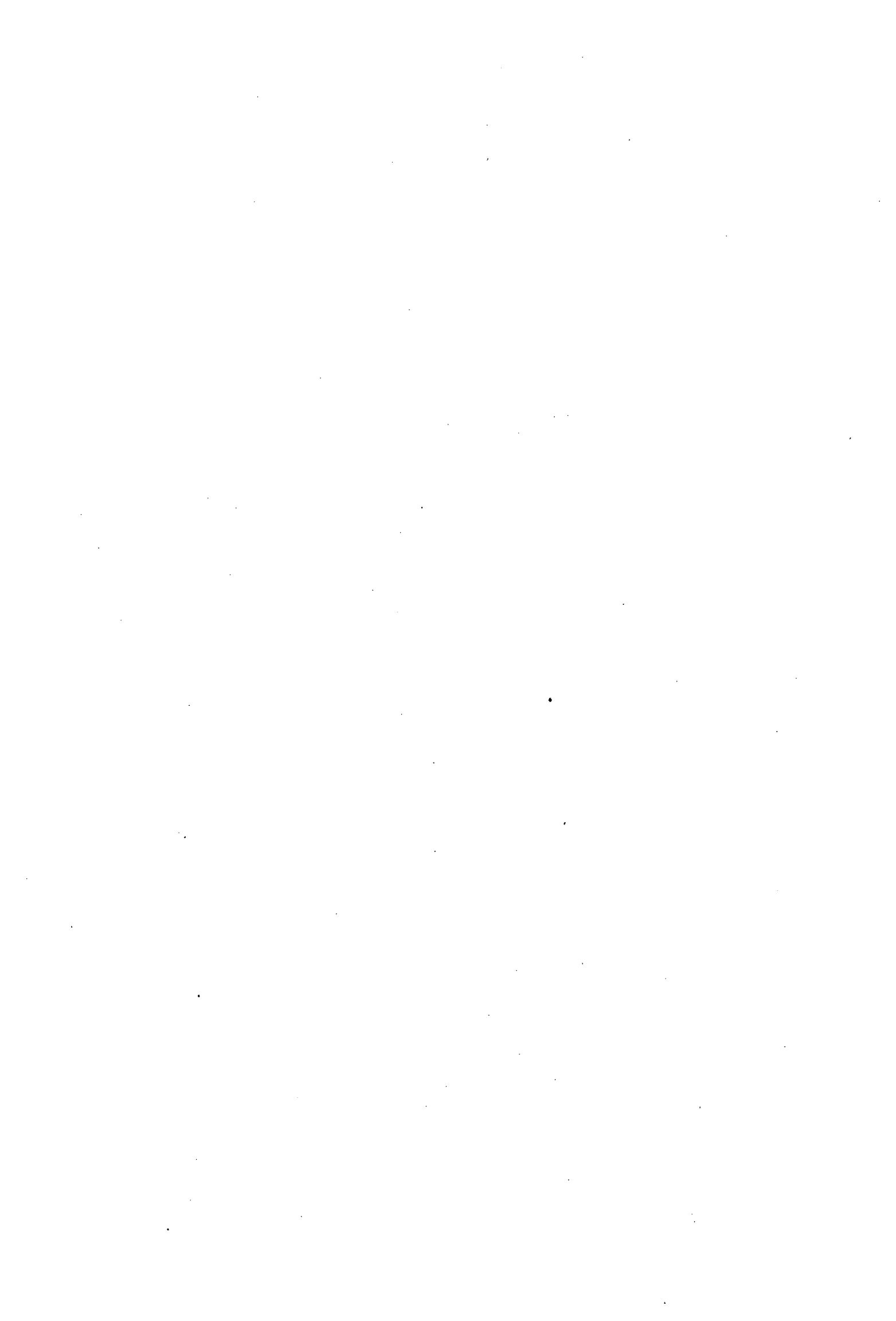
(Art. 22.)

La direction générale se compose de cinq à sept membres. Elle est nommée par le conseil fédéral sur la présentation du conseil d'administration; le conseil fédéral n'est pas lié à cette présentation.

#### 3. Directions d'arrondissement.

(Art. 32.)

Chaque direction d'arrondissement se compose de trois membres, nommés par le conseil fédéral sur la présentation du conseil d'administration; le conseil fédéral n'est pas lié à cette présentation.



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.10.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1065-1070
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 826



Amtliches  
stenographisches Bulletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 55

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 4. Oktober 1897, nachmittags 4 Uhr. — Séance du 4 octobre 1897, à 4 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 1065 hievor. — Voir page 1065 ci-devant.)

Es liegen folgende neue Anträge vor:

**Antrag**  
von Herrn Nationalrat Baldinger.  
27. September 1897.

II 5.  
**Allgemeine Bestimmungen.**

Art. 42 bis. Der Bund wird in geeigneter Weise Vorsorge dafür treffen, dass die Beamten und ständigen Angestellten seiner Eisenbahnen die ihrem Dienst entsprechende Ausbildung und fachliche Befähigung erhalten.

**Antrag**  
der Kommission des Nationalrates.  
30. September 1897.

**Mehrheit.**

Art. 4 (An Stelle des an die Kommission gewiesenen Antrages der Herren Hirter, von Planta, Kurz):  
Der Bund übernimmt die Aufgabe, die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes mit Inbegriff der Nebenbahnen zu fördern.

Der Rückkauf der in diesem Gesetze nicht vorgesehenen Bahnen, der Bau neuer Linien, sowie die Unterstützung derselben, wird besonderen Bundesbeschlüssen vorbehalten, welche jedoch dem Referendum nach Massgabe des Art. 89 der Bundesverfassung zu unterstellen sind.

Les nouvelles propositions suivantes sont en présence:

**Proposition**  
de M. le conseiller national Baldinger.  
27 septembre 1897.

II 5.  
**Dispositions générales.**

Art. 42 bis. La Confédération prendra les mesures appropriées pour donner aux fonctionnaires et aux employés permanents de ses chemins de fer l'instruction et les capacités spéciales nécessaires pour leur service.

**Proposition**  
de la commission du conseil national.  
30 septembre 1897.

**Majorité.**

Art. 4 (au lieu de la proposition de MM. Hirter, de Planta, Kurz, renvoyée à la commission):

La Confédération a en outre le devoir de travailler au développement du réseau suisse des chemins de fer, y compris les chemins de fer secondaires.

Le rachat des chemins de fer non prévus dans la présente loi, la construction de nouvelles lignes, ainsi que l'appui financier à leur accorder, sont réservés à des arrêtés fédéraux spéciaux, qui sont toutefois soumis au referendum aux termes de l'art. 89 de la constitution fédérale.

**Minderheit.**

Festhalten an der ursprünglichen Fassung des Kommissionsantrages.

**Minorité.**

Maintenir la rédaction première de la commission.

**Antrag**  
von Herrn Nationalrat Sourbeck.

1. Oktober.

Art. 28 (bundesrätl. Entwurf).

2. die Ernennung sämtlicher Beamten und Angestellten. Für das ihnen unterstellte Personal haben die Kreisdirektionen unverbindliches Vorschlagsrecht;

Art. 37 (bundesrätl. Entwurf). Streichung.

**Proposition**  
de M. le conseiller national Sourbeck.

1<sup>er</sup> octobre.

Art. 28 (conseil fédéral).

2. La nomination de tous les fonctionnaires et employés. Les directions d'arrondissement ont un droit de présentation pour le personnel sous leurs ordres; la direction générale n'est toutefois pas liée à cette présentation.

Art. 37 (conseil fédéral). Supprimer.

**Antrag**  
von Herrn Nationalrat Steiger.

4. Oktober 1897.

Art. 13 (Nationalrat).

Das Bundesbahnnetz wird in fünf Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Bern, Basel, Zürich und St. Gallen haben.

Absatz 2 — Antrag Degen.

Art. 22 (Nationalrat):

Absatz 3: Der Sitz der Generaldirektion ist in Luzern.

Absatz 4: Die Mitglieder müssen in Luzern wohnen.

**Proposition**  
de M. le conseiller national Steiger.

4 octobre 1897.

Art. 13 (conseil national).

Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en cinq arrondissements qui ont leur siège à Lausanne, Berne, Bâle, Zurich et St-Gall.

Alinéa 2 — proposition Degen.

Art. 22 (conseil national).

Alinéa 3: Le siège de la direction est à Lucerne.

Alinéa 4: Les membres doivent être domiciliés à Lucerne.

**Abgeänderter Antrag**  
von Herrn Nationalrat Steiger.

4. Oktober 1897.

Art. 13 (Nationalrat).

Das Bundesbahnnetz wird in sechs Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben.

**Proposition modifiée**  
de M. le conseiller national Steiger.

4 octobre 1897.

Art. 13 (conseil national).

Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en six arrondissements qui ont leur siège à Lausanne, Berne, Bâle, Lucerne, Zurich et St-Gall.

**Präsident:** Ich schlage Ihnen vor, nun bei Ziff. 1, Oberleitung der Verwaltung, fortzufahren und zunächst den Eingang von Art. 12, sowie litt. A, Kompetenzen der Bundesversammlung, zu behandeln.

Zustimmung. — (*D'accord.*)

*Art. 12, litt. A.*

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: In Art. 12, litt. A, hat Ihre Kommission an den Beschlüssen des Ständerates und an dem Entwurf des Bundesrates einige Aenderungen vorgenommen, und beantragt Ihnen deren Genehmigung.

Vorgängig möchte ich aber bemerken, dass die Beschlussfassung über den an die Kommission zurückgewiesenen Art. 4 noch aussteht und je nach Ausfall dieser Beschlussfassung werden die Ziffern 2 und 4 der Kompetenzen der Bundesversammlung eventuell zu ändern sein. Ich hoffe allerdings, dass der Art. 4 nach dem ursprünglichen Antrag der Kommission zur Annahme gelangen werde.

Als Ziffer 1 beantragt Ihnen die Kommission als neue Ziffer: «Die Genehmigung der Anleihsoperationen und des Amortisationsplanes.»

Als Ziffer 2 schlagen wir Ihnen vor: «Die Genehmigung von Vereinbarungen betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und den Ein-

tritt des Bundes in Betriebsverträge, welche zwischen den in Art. 2 genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen abgeschlossen worden sind (Art. 3).» Diese Ziffer 2 ist die einfache Konsequenz Ihres Beschlusses betreffend Art. 3, wo es statt des ständerrätlichen «Der Bund ist befugt, den Betrieb . . .» heisst: «Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Betrieb . . .»

Als Ziffer 3 beantragen wir Ihnen: «Die Gesetzgebung über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung.» Der Inhalt dieser Ziffer wird durch Art. 17, Ziffer 4, komplementiert, wo von den Kompetenzen des Verwaltungsrates die Rede ist, und wo es heisst: «Die im Rahmen der bezüglichen Gesetzesbestimmungen vorzunehmende Feststellung der Grundlagen für die Tarife . . .» Was die Gesetzgebung, von der hier die Rede ist, anbelangt, so wird sich dieselbe in der Hauptsache an die Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom Jahre 1872 anzureihen haben. Je nach Bedürfnis werden sie die Bestimmungen jenes Gesetzes namentlich mit Rücksicht auf die Art. 35 und 38 desselben noch weiter auszubilden haben.

Die Herren Kuntschen und Théraulaz haben zu dieser Ziffer 4 einen Zusatz beantragt, der folgendermassen lautet: «Diese dürfen sowohl für den Reisenden-, als für den Vieh- und Warenverkehr die gegenwärtig von den Bahnen bezogenen Minimaltaxen nicht übersteigen.» Ich erlaube mir, Sie vorerst darauf aufmerksam zu machen, dass die Redaktion dieses Vorschlages nicht klar ist, insofern als wir nicht wissen, was unter den gegenwärtig bezogenen Minimaltaxen zu verstehen sei, ob damit die heute geltenden Tarife oder diejenigen, welche in dem Momente, wo die Bahnen an den Bund übergehen werden, gemeint seien. Ihre Kommission hat den Antrag der Herren Kuntschen und Théraulaz besprochen. Sie hat denselben aber als unannehmbar betrachtet und empfiehlt Ihnen dessen Ablehnung. Die Sache liegt so: Die gegenwärtig durch die Konzessionen der Eisenbahngesellschaften festgesetzten Maximaltarife werden ohne anderes auch für die Bundesbahnen verpflichtend sein. Sie dürfen jedenfalls nicht überschritten werden. Ich erlaube mir, diesbezüglich auf den Schlusssatz des Art. 8 des Gesetzes aufmerksam zu machen, welcher sagt: «Verpflichtungen, welche mit dem Bestande und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, gehen auf den Bund über.» Wenn nun aber beantragt wird, dass auch die gegenwärtig oder in nächster Zukunft in Kraft bestehenden Minimalansätze für die Bundesbahnen verpflichtend sein sollen, so erlaube ich mir, darauf aufmerksam zu machen, dass das deshalb unmöglich ist, weil der Eisenbahnverkehr, wenigstens im Rahmen der im Gesetze aufgestellten Grundsätze, eine Adaptierung an die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs verlangt. Im übrigen möchte ich noch auf die, ich möchte allerdings beifügen mehr moralischen Garantien hinweisen, auf die Tendenz, die in Art. 7 ausgesprochen ist, wo von der Herabsetzung der Personen- und Gütertarife geredet wird. Ich beantrage Ihnen daher namens der Kommissionsmehrheit die Ablehnung des Zusatzantrages der Herren Kuntschen und Théraulaz.

Ueber Ziffer 4, 5 und 7 habe ich keine Bemerkung zu machen.

Was dagegen Ziffer 6 anbelangt, so stehen wir hier vor einem Mehrheitsbeschluss der Kommission, der eine nicht geringe Tragweite hat. Es wird schwierig sein, das Jahresbudget so frühzeitig aufzustellen und durch die Bundesversammlung genehmigen zu lassen, dass der Verwaltungsmechanismus nicht darunter leidet. Das Budget kann nicht aufgestellt werden, bevor die Rechnung des vorhergehenden Jahres genehmigt ist. Ich kann mir nun nicht denken, dass diese Rechnung schon in der Junisession von der Bundesversammlung genehmigt sein werde. Wenn diese Rechnung gründlich geprüft werden und deren Genehmigung durch die Bundesversammlung nicht bloss Dekoration sein soll, so wird es für die Bundesversammlung schwierig sein, die Jahresrechnung bis Ende Juni zu genehmigen. Bevor dies aber geschehen ist, kann auch das Budget nicht aufgestellt werden. Der Sprechende würde es daher persönlich einzig und allein aus verwaltingstechnischen Gründen und trotz der verfassungsrechtlichen Gegenstände, die geltend gemacht worden sind, viel lieber sehen, wenn die Bundesversammlung auf die Genehmigung des Jahresbudgets verzichten würde.

**M. Kuntschen:** A l'art. 13, § 3, la minorité de la commission propose une adjonction. Cet alinéa est ainsi conçu: «La législation posant les principes généraux en matière de tarifs.»

M. Théraulaz et moi nous vous proposons de compléter cette disposition par l'adjonction de la phrase suivante: «Ceux-ci (les tarifs) ne pourront, tant pour les voyageurs que pour les animaux et les marchandises, dépasser les taxes minimales, perçues actuellement par les compagnies.»

Cette proposition se justifie d'elle-même. La loi sur le rachat est basée sur l'art. 23 de la constitution fédérale qui autorise la Confédération à ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.

A l'égard de cette disposition, on a émis des doctrines diverses. Permettez-moi, puisque l'on s'appuie sur cet article, de citer l'opinion d'un magistrat éminent concernant la portée de cet article. Lorsqu'il s'est agi de la subvention à accorder au Gothard, on a discuté longuement sur l'interprétation à donner à cet art. 23 et voici quelle a été l'opinion de Louis Ruchonnet: «Il est aussi à remarquer que, si dans la discussion de 1848 on a parlé de routes, à propos de l'art. 21 ancien, on n'a pas mentionné les chemins de fer.»

Mais — et ceci est plus important que la discussion d'un texte que chacun peut invoquer en faveur de son opinion — on peut affirmer que jusqu'ici on n'a jamais donné à l'art. 23 une interprétation qui permet de l'appliquer aux entreprises de chemins de fer, il a existé comme un accord général pour lui assigner un tout autre sens.»

Or, dans la décision que vous avez prise, vous avez interprété l'expression travaux publics comme s'appliquant aussi aux chemins de fer. Mais que dit l'art. 23? C'est que la Confédération peut ordonner certains travaux publics à ses frais. C'est-à-dire au moyen de son argent propre, des recettes qui lui

sont attribuées. Or, les ressources de la Confédération sont déterminées et limitées par la constitution et ce n'est pas par leur moyen que la Confédération couvrira la somme nécessaire au rachat des chemins de fer, elle sera obligée de l'emprunter. Pour couvrir les dépenses que cet emprunt lui occasionnera, la Confédération n'aura pas non plus recours à ses ressources ordinaires, mais aux taxes que le public payera pour utiliser les chemins de fer. Le milliard consacré au rachat trouve son équivalent, dit-on, dans la possession des voies ferrées, mais cet équivalent n'a de valeur que par la perception de taxes qui sont des recettes indirectes. Ces recettes varieront suivant l'usage qui sera fait des chemins de fer.

En définitive, ces taxes qui seront perçues pour l'utilisation des chemins de fer sont donc la base sur laquelle reposera la prospérité des chemins de fer. C'est vous dire quelle est l'importance des tarifs et quel rôle ils joueront dans l'opération du rachat.

Dans la situation actuelle, sous l'empire de la présente loi, nous avons un maximum fixé par le conseil pour les tarifs; par l'entrée en vigueur de la loi sur le rachat, toutes les concessions deviennent caduques et nous nous trouvons en face d'une situation où et n'existe pas de disposition légale ou constitutionnelle en ce qui concerne les tarifs. J'estime donc qu'il est nécessaire d'en insérer une dans le projet actuel. Celle que nous proposons est bien anodine, elle ne réclame pas un abaissement des tarifs, elle demande simplement qu'il soit garanti par la loi que tout au moins les tarifs existants ne seront jamais élevés.

L'honorable chef du département des chemins de fer a dit, lors de la discussion de l'entrée en matière, que dans la présente loi nous ne discutons pas les tarifs, c'est également à ce point de vue que se place la majorité de la commission. Je reconnais que nous ne faisons pas une loi spéciale sur les tarifs, mais une loi organique sur le rachat mais puisque dans cette loi nous insérons des dispositions concernant le mode de rachat des voies ferrées, l'amortissement de la dette, l'organisation des chemins de fer, leur administration, pourquoi laisser de côté un point aussi important que celui des tarifs?

Y a-t-il quelque danger à faire droit à notre demande? Après les déclarations si formelles que l'on nous a faites, déclarations que l'on dit fondées sur des études approfondies et dont il résulte que les tarifs seront plutôt diminués, quel danger pourrait-il y avoir? Si telle est la situation, donnons donc au public une garantie de nature à apaiser les inquiétudes qu'il pourrait avoir.

L'honorable chef du département des chemins de fer nous a opposé l'argument que la question des tarifs devait être étudiée dans son ensemble; c'est très bien, nous ne combattons pas cette manière de voir, mais en résulte-t-il qu'il faille écarter la proposition que nous faisons? Lors de l'élaboration des tarifs, on a tenu compte de la situation économique de certaines contrées. Si à l'avenir on nous apporte des tarifs nouveaux, il est possible que certaines contrées en souffrent, qu'on crée un état de choses inférieur à celui d'aujourd'hui. C'est donc dans le but d'assurer le maintien des tarifs actuels que nous avons présenté notre proposition. Lorsqu'on

étudie les tarifs ou les taxes dans leur ensemble, on reconnaît qu'elles ne sont pas toujours justes, quoique légales. Ainsi en est-il par exemple des taxes postales pour le rayon local. Ce rayon local constitue en réalité un privilège, un avantage pour les grands centres des grandes villes, mais dans un pays comme le canton du Valais, le rayon local est pour ainsi dire sans valeur. Si nous désirons que cette disposition relative aux tarifs figure dans la loi organique que nous discutons, c'est que dans la constitution fédérale également il y a certains principes, certaines règles générales concernant les taxes postales. La constitution renferme aussi des dispositions pour la perception des droits de douane.

Vous calmerez certainement des inquiétudes par l'adoption de notre proposition. Jeudi dernier on vous a fait un tableau effrayant des dépenses futures des chemins de fer; c'est un partisan du rachat, l'honorable M. Péteut, qui nous a fait entrevoir des dépenses fort grandes en dehors du prix actuel du rachat. On nous a dit qu'il fallait construire des gares nouvelles à Zurich, à Bâle, à Lausanne, établir des doubles voies. On nous a parlé de l'augmentation des salaires de certains employés de chemins de fer. Toutes ces dépenses vont aggraver d'une manière sensible les prévisions du message fédéral concernant le rachat. En effet, d'après ce message, l'intérêt de la dette est calculé à 3 1/2 %, les chemins de fer présentaient un excédent de rendement de fr. 2,408,000. Que représentent ces 2 millions en face, je le répète, des dépenses nouvelles qui ne sont pas prévues dans le prix du rachat et qui devront être faites dans un avenir plus ou moins rapproché?

Encore une fois, notre proposition est, nous semble-t-il, de nature à calmer les inquiétudes. D'un côté vous donnerez satisfaction à l'opinion publique, vous fournirez des garanties au pays, d'autre part, vous donnerez une sanction à l'affirmation constamment faite dans ce débat, c'est que la loi est destinée à nous apporter un abaissement considérable des tarifs.

Par ces considérations, je vous recommande l'adoption de ma proposition.

**Geilinger:** Es liegt wohl einem Mitgliede der Kommissionsmehrheit ob, Ihnen kurz die Gründe vorzuführen, welche sie bewegen haben, zu beantragen, die Genehmigung des Budgets der Bundesversammlung vorzubehalten.

Die Botschaft spricht sich auf Seite 154 über die Verwaltung der Bundesbahnen aus und sagt, es sei in dem Entwurfe das Princip vorangestellt, dass die Verwaltung eine Abteilung der Bundesverwaltung bilde und daher der Oberleitung der Bundesbehörden unterstellt sei. Es wird dann von der Genehmigung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes durch die Bundesversammlung gesprochen, aber es wird mit keinem Worte darauf hingewiesen, dass die Genehmigung des Budget der Bundesversammlung nicht zustehen solle. Das ist aber eine so wichtige Ausnahme gegenüber dem Art. 85, Abs. 10, der Bundesverfassung, nach welchem die Aufstellung des jährlichen Voranschlags der Bundesversammlung zusteht, dass mindestens eine Begründung dieser Ausnahme erwartet werden dürfte. Ich habe zuerst an-

genommen, das endgültige Budgetrecht sei aus Versehen dem Bundesrate zugewiesen worden; allein in der Kommission bin ich belehrt worden, dass das Eisenbahnbudget, ein Ausgabenbudget von etwa 60 Millionen, also beinahe so gross, wie das gesamte andere Budget, mit Absicht endgültig dem Bundesrate zugewiesen sei. Ich bin in der bisherigen Beratung wohl nicht in den Verdacht gekommen, nicht grosses Vertrauen in den Bundesrat zu haben; aber das Recht des Budgets, wie es die Bundesverfassung der Bundesversammlung zuschreibt, ist die Grundlage unseres Bundeslebens. Ein so gewichtiges Recht, das durch die Bundesverfassung dem gesetzgebenden Körper zugewiesen ist, sollte man nicht bei einem besondern Anlass durchbrechen. Der Grund, der angeführt worden ist, ist ein durchaus äusserlicher und mechanischer. Es wird gesagt, es sei nicht gut möglich, dass das Budget rechtzeitig alle Instanzen durchlaufe, und es handle sich um eine grosse Menge von Kleinigkeiten, zu welchen die Bundesversammlung eigentlich nichts zu sagen brauche. Was den Geschäftsgang anbelangt, so stelle ich mir vor, dass derselbe sich gestalte wie bei der Alkoholverwaltung. Man wird für die Eisenbahnfrage eine besondere Kommission bestellen. Dieselbe wird sich rechtzeitig mit der Rechnung vertraut machen und im Falle sein, in der Dezember-session über den Voranschlag Bericht zu erstatten. Und was die Kleinigkeiten anbetrifft, so möchte ich fragen: Warum sollen wir denn über jeden Knopf der Soldaten beschliessen und über die ganze Uniformierung der Eisenbahnangestellten nicht?

Ich möchte Sie dringend bitten, dieser hochwichtigen grundsätzlichen Frage Ihre Aufmerksamkeit zu schenken und der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

M. Cérésole: Ayant le désir de voir passer la loi sur le rachat, je tiens à l'améliorer autant que possible, mais je me demande si l'introduction de la disposition que l'on nous propose constituerait une amélioration.

L'assemblée fédérale a une compétence certaine en matière de tarifs. En vertu du projet de loi que nous discutons nous n'assisterons plus sous le régime des chemins de fer fédéraux au spectacle attristant que nous ont donné les chemins de fer actuels. Lorsque nous demandions que nos vins et les produits suisses fussent traités en Suisse aussi favorablement pour leurs transports que les produits similaires étrangers, les compagnies suisses nous ont répondu: Vous n'êtes pas compétents en matière de tarifs, et nous avons dû nous incliner.

L'assemblée fédérale se préoccupera des besoins de l'agriculture et de l'industrie suisses plus que les compagnies actuelles. Mais ce n'est pas pour cela que j'ai demandé la parole.

M. Kuntschen est revenu aujourd'hui sur la question de la constitutionnalité du rachat et il a invoqué, ce qu'il n'avait pas fait l'autre jour, l'autorité de feu M. le conseiller fédéral Ruchonnet qui aurait dit que jamais l'art. 23 n'avait été appliqué aux chemins de fer. M. Ruchonnet n'est plus là pour défendre cette opinion, mais s'il l'a émise, il s'est trompé, ce qui peut arriver à tout le monde. Puisque l'on parle de la prétendue inconstitutionnalité du

projet de loi, je répéterai ce que j'ai dit à ce sujet, parce que l'insistance que l'on met à revenir sur ce point prouve qu'on se propose de l'exploiter en vue du referendum. Il n'est pas sans importance dès lors d'établir de nouveau la constitutionnalité de la loi. Quant à M. Ruchonnet, je n'ai pas eu le temps de vérifier la citation de M. Kuntschen, mais je sais que quand il s'est agi en 1878 de subventionner le Gothard pour le sauver de la faillite, M. Ruchonnet a essayé de soutenir dans un rapport de minorité que toute subvention fédérale des chemins de fer est inconstitutionnelle. L'assemblée fédérale a passé outre: Elle a voté, dans une loi connue sous le nom de compromis du Gothard, et sur la proposition de M. Weck-Reynold, trois subventions de 4½ millions chacune pour le Gothard, le Simplon et un passage oriental. Sur une demande de referendum, formulée presque uniquement dans le canton de Vaud, par les amis politiques de M. Ruchonnet qui affirmaient que ce compromis violait la constitution, la question a été soumise au peuple suisse, et celui-ci, le 19 janvier 1879, a ratifié par 280,000 voix contre 115,000 la loi dont il s'agit. Il est vrai que dans le canton de Vaud les auteurs du referendum n'ont pas voulu réélire au conseil national les députés qui, contrairement à l'avis de M. Ruchonnet, avaient donné leurs voix au compromis du Gothard. Mais celui-ci n'en a pas moins été ratifié par le peuple souverain à une grande majorité.

Ceci dit, je rappelle encore une fois que quand, le 14 février 1848, la diète constituante a pour la première fois discuté l'art. 21, maintenant 23 de la constitution, il a été dit expressément que les chemins de fer seraient au nombre des travaux publics que la Confédération peut subsidier. Et puisque M. Kuntschen n'en a tenu aucun compte et nous accuse d'interpréter l'art. 23 abusivement, je lui relirai encore une fois le passage suivant du protocole imprimé de la diète qu'il aurait dû lire lui-même avant de nous accuser:

«Ohne Zweifel sind unter dem Ausdruck, öffentliche Werke' solche Anstalten gemeint, welche einen mehr lokalen Charakter besitzen und gewisse Schwierigkeiten und Hindernisse der Natur beseitigen sollen, wie Anlegung von Kanälen, Austrocknung von Sümpfen oder Bau der Eisenbahnen.»

Ce qui signifie en français: «Il n'est pas douteux que par travaux publics, il faut entendre des entreprises qui ont un caractère plutôt local et qui ont pour but de vaincre des difficultés de la nature, comme des canaux, le dessèchement de marais et la construction de chemins de fer.»

Je prévins M. Kuntschen qu'aussi longtemps qu'il nous reprochera d'interpréter abusivement l'art. 23, je lui relirai ce protocole, où la même idée se trouve encore développée deux pages plus loin. Et plus tard, quand il s'est agi d'élaborer une loi fédérale d'expropriation en vue de la construction des chemins de fer, quel est l'article de la constitution qui a été invoqué? L'art. 21, devenu 23. Quel est l'article que le premier conseil fédéral, composé des auteurs mêmes de la constitution de 1848, invoquait pour proposer la construction d'un grand nombre de chemins de fer par la Confédération? L'art. 21/23.

Si après cela on nous dit encore que cet article n'a jamais été interprété comme s'appliquant aux

*chemins de fer, j'ai le droit de répondre que c'est le contraire de la vérité, et je prie M. Kuntschen d'en prendre note.*

**Joos:** Ich meinerseits möchte mich gegen die Ansichten der Herren von der Kommissionsminderheit äussern und bei diesem Anlass meine Verwunderung darüber aussprechen, dass die Herren nicht auf ein sehr naheliegendes Moment, das gegen eine Kündigung der Bahnen sprechen könnte, gekommen sind. Es ist zu beachten, dass in den Konzessionen die Maximaltarife für die Beförderung von Gütern und Personen in Franken und Rappen angegeben sind. Nun wissen Sie alle, dass der Wert des Geldes in rascher Abnahme begriffen ist, und ich würde es daher verstanden haben, wenn die Herren Kuntschen und Théraulaz gesagt hätten: wir wollen mit der Verstaatlichung zuwarten, bis die Geldentwertung einen solchen Grad erreicht hat, dass die Bahnen auch mit den Maximaltarifen nicht mehr fahren können und uns bitten, doch ja die Bahnen zu kaufen.

Man liest in den Zeitungen, es werde jetzt ausserordentlich viel Gold in Alaska gefunden. Ich weiss nicht, was daran ist. Es sind nur ganz wenige Punkte der Erde, zwei- bis dreitausend, die auf Gold angestochen worden sind. Dann haben Sie den Staat Arizona — er ist noch in der Hand der Indianer; man hat sie noch nicht wegtreiben können, weil es zu viel kostet — wo einmal ein Stück Silber von 28 Zentnern gefunden worden ist. Da sind noch unermessliche Schätze begraben und wenn das so fortgeht, so wird binnen 20 Jahren das Geld so wenig wert werden, dass alle Bahnen zu uns kommen würden mit der Bitte, sie doch zu übernehmen, weil sie die Kohlen nicht mehr bezahlen könnten, weil die Arbeitslöhne so teuer seien u. s. w. Wir hätten also ganz gut warten können.

Ich will Ihnen ein Beispiel aus meiner Erfahrung mitteilen. Zur Zeit als ich in Brasilien gewesen bin, hat das Milreis und das sind 1000 Realen — es konnte dort einer leicht Millionär werden — bloss Fr. 3 gegolten und heutzutage ist das Milreis noch 80—90 Rappen wert. Nehmen Sie nun an, in Brasilien wäre der Maximaltarif nach Milreis gestellt worden und der Kurs wäre so ausserordentlich zurückgegangen, so könnten Sie an diesem vielleicht etwas weither geholten Beispiel ermessen, wie die Möglichkeit vollständig vorliegt, dass die Abnahme der Kaufkraft des Geldes derart wäre, dass die Bahnen froh wären, wenn man sie sobald als möglich ankaufen würde.

Was die Herren Kuntschen und Théraulaz vorbringen, kann ich nicht annehmen. Sie wollen den Minimalatz, der heutzutage gilt. Herr Cramer-Frey hat aber bereits auseinandergesetzt, dass wir diese Tarife nicht kennen, und wir sind doch nicht dazu da, diese Tarife zu studieren. Ich meinerseits finde also, es sei nicht am Platze, auf die Proposition der beiden Herren einzugehen. Dabei bemerke ich noch, dass ich die Ansicht des Herrn Cramer-Frey, dass wir beim Kauf auch die Maximaltarife mitübernehmen, nicht für richtig halte. Wir kaufen die Bahnen ganz abgesehen von den vor 50 Jahren statuierten Maximaltarifen.

Dies die wenigen Worte, die ich gegen die Proposition der Herren Kuntschen und Théraulaz richten wollte. Dabei drücke ich nochmals mein Erstaunen darüber aus, dass die Herren nicht auf die sehr naheliegende Idee der Abnahme der Kaufkraft des Geldes gekommen sind und uns angeraten haben, mit der Kündigung zu warten und abzuwarten, bis die Bahnen zu uns kommen und uns bitten, wir möchten auf Kaufverhandlungen eintreten.

**Tobler:** Es wundert mich, dass zu diesem Artikel nur ein Vorschlag einer Kommissionsmehrheit und nicht auch ein Gegenantrag der Minderheit in Bezug auf das Recht der Prüfung des Budgets durch die Bundesversammlung vorliegt. Es hat weder der Bundesrat noch der Ständerat von diesem Genehmigungsrecht der Bundesversammlung etwas wissen wollen. Nun ist es der Wunsch einer Mehrheit der nationalrätlichen Kommission, dieses Recht hier einzuführen. Es hat mir Herr Geilinger gesagt, dass er es nicht verstehe, wie sich die Bundesversammlung dieses Rechts entschlagen wolle, indem doch das Eisenbahnwesen in Zukunft als ein Zweig der allgemeinen Bundesverwaltung gelten werde. Es ist aber ein grosser Unterschied zwischen der Stellung der Eisenbahnen gegenüber den Bundesbehörden und zwischen vielen oder allen andern Verwaltungsangelegenheiten. Wenn Sie in Bezug auf die Verwaltung des Eisenbahnwesens gleich verfahren wollen wie mit andern Verwaltungszweigen, so hätten Sie gar nicht einen grossen Verwaltungsrat zu schaffen gebraucht; Sie hätten einfach erklären können: die Bundesversammlung bildet den Eisenbahnrat. Sie hätten da gewiss Vertreter aus allen Kantonen und allen Ständen gehabt. Allein man wollte die Verwaltung der Bundesbahnen eben grundsätzlich von der allgemeinen Bundesverwaltung so viel als möglich loslösen, und darum wurde auch von einer Seite gewünscht, dass die Wahl der Direktoren nicht von der obersten Exekutivbehörde, sondern vom Verwaltungsrat vorgenommen werde. Nun frage ich: Welche praktischen Zwecke hat solch ein Budget-Genehmigungsrecht der Bundesversammlung? Ich meine, um ein Budget prüfen und genehmigen zu können, müsste man eine genaue Einsicht in die Verwaltung selbst haben; allein ist es hier, bei der ganzen Organisation, die Sie schaffen wollen, irgendwie denkbar, dass die Bundesversammlung als solche in alle Zweige der Eisenbahnverwaltung Einsicht erlangen kann und in der Lage ist, in allem Ernst das ihr vorgelegte Budget zu prüfen? Ich sage nein, und daher finde ich, dass wir mit der Uebernahme einer solchen Kompetenz gar nichts anderes schaffen würden als eine ganz überflüssige Dekoration. Das möchte ich nicht. Damit, dass es heisst, wie der Bundesrat und der Ständerat Ihnen vorschlägt: die Bundesversammlung hat das Recht der Prüfung und Genehmigung der Rechnungen und der Entgegennahme des Geschäftsberichtes, ist der Stellung, welche die Bundesversammlung hat, vollständig Genüge geleistet. Man hat als Beispiel und quasi als Analogie die Alkoholverwaltung angeführt; aber es wird, denke ich, doch jeder einsehen, dass hier absolut keine Analogie besteht, denn die Alkoholverwaltung bildet eben einen Teil der Bundesverwal-

tung. Wir haben keinen Alkoholrat, sondern eine Alkoholkommission des Nationalrats und Ständerats, wir haben einen Alkoholdirektor, der direkt unter dem Finanzdirektor steht, und die ganze Alkoholverwaltung wird von oben bis unten dirigiert durch den Finanzdirektor als höchste Instanz. Wie kann man darin eine Analogie mit der Bundesbahnverwaltung erblicken? Ich beantrage Ihnen, die Genehmigung des Budgets aus dem Artikel zu eliminieren. Wir wollen doch bloss Dekorationen nicht ins Gesetz aufnehmen.

**Bundesrat Zemp:** Es ist dem Antrag des Herrn Kuntschen gewiss ganz richtig entgegengehalten worden, dass wir es hier bei der Feststellung der Kompetenzen der Bundesversammlung nicht mit der Vorlage eines Tarifgesetzes zu thun haben, sondern dass wir es nur mit der Frage zu thun haben, ob nicht gewisse grosse Grundlinien zu bestimmen seien, welche dann bei der Aufstellung eines Tarifgesetzes zur Geltung kommen müssen. Hier soll nur die Grundlage gegeben werden. Wir sagen: die Grundsätze für die Tarife müssen von der Bundesversammlung aufgestellt werden. So ist es auch bis jetzt gehalten worden. Im Gesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen giebt uns der Art. 35 eine derartige Wegleitung. Da heisst es z. B. «Die Taxen sollen überall und für jedermann gleichmässig berechnet werden. Die Eisenbahnen dürfen niemanden einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen andern gestatten. . . . Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere in der Regel mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.» Derartige Grundsätze wollen wir durch die Bundesversammlung feststellen lassen. Aber die Durchbildung der Tarife, die Festsetzung von Minima und Maxima, die Durchrechnung der Tarife kann unmöglich Aufgabe der Bundesversammlung sein, das muss Sache der Verwaltungsbehörden sein, des Verwaltungsrats und der leitenden Organe. Es ist Ihnen vom Herrn Berichterstatter der Kommission sehr treffend gezeigt worden, dass es durchaus unzukömmlich wäre, jeweilen erst die Bundesversammlung zu befragen, ob Abänderungen an den Tarifen gestattet sein sollen oder nicht, ob die Minima heruntergesetzt werden sollen oder nicht, denn die Tarifbildung ist eine Sache, die fortwährend im Flusse ist. Monatlich, wöchentlich kommen Aenderungen vor. Es müssen die Tarife eben den Verkehrsverhältnissen, wie sie sich jeweilen zeigen, angepasst werden. Es wäre also, glaube ich, nicht richtig gehandelt, wenn man der Bundesversammlung diesbezüglich eine Kompetenz zumessen wollte. Es ist dann aber auch der Antrag des Herrn Kuntschen an und für sich unklar. Er sagt, die Tarife dürfen sowohl für den Reisenden-, als auch für den Vieh- und Warenverkehr die gegenwärtig von den Bahnen bezogenen Minimaltaxen nicht übersteigen. Was soll das heissen? Auf dem gegenwärtigen Netz der Nordostbahn dürfen die künftigen Taxen die gegenwärtigen nicht übersteigen, und auf dem Gebiet der Centralbahn dürfen die Taxen diejenigen nicht übersteigen, welche die Centralbahn jetzt bezieht? Nach dem Wortlaut müsste man den Antrag so inter-

pretieren. Das wollen wir aber nicht. Wir wollen erstens, wie schon erklärt worden ist, die Einheitlichkeit der Tarife auf dem ganzen Staatsbahnnetz anstreben, und da kann man nicht wieder von den verschiedenen Minimaltaxen der verschiedenen Netze sprechen. Ich glaube also, das richtige Verfahren sei das, das wir Ihnen vorschlugen. Dabei ist ja immer wieder zu wiederholen, dass es die Tendenz des Gesetzgebers ist, beim Rückkauf der Eisenbahnen auf die Herabsetzung der Tarife auszugehen. Wir haben Ihnen gezeigt, dass ein erster Schritt der sein wird, die Minimaltaxen aller Bahnen für den Verkehr als Norm für das ganze Bahnnetz anzunehmen. Aber es ist genügend, wenn der Gesetzgeber hievon Kenntnis nimmt, sich vorsetzt, auf diesem Wege durch die Vollziehungsorgane progredieren zu lassen. Mehr zu sagen, wäre nicht vom guten, schon deswegen nicht, weil ja dann indirekt erklärt wäre, es habe bei dieser Ansetzung der gegenwärtigen Minimaltaxen sein Bewenden. Das Gesetz gilt ja nicht nur für die Uebergangszeit, sondern für eine spätere Zukunft und wir wollen uns da nicht binden lassen. Wir werden dazu gelangen, u n t e r die gegenwärtigen Minimaltaxen herunterzugehen. Ich glaube, der Antrag des Herrn Kuntschen ist wohlgemeint, aber er hat hier nicht seinen Platz, er ist in dieser Form nicht annehmbar.

Was den Antrag des Herrn Geilinger anbetrifft, so möchte ich den Vorschlag des Herrn Tobler unterstützen, der vorhin formell nicht zum Ausdruck gekommen ist: Die Kompetenz der Bundesversammlung für die Genehmigung des Budgets der Staatsbahnen abzulehnen. Herr Tobler hat Ihnen gezeigt, dass die Bundesversammlung doch wohl nicht die richtige Behörde ist, um das Eisenbahnbudget in allem Detail zu prüfen, sondern dass die Vorinstanzen, die sich damit zu beschäftigen haben, Verwaltungsrat und Direktion vollauf genügen, um hier das Richtige zu finden. Ich will aber noch auf einen andern praktischen Gesichtspunkt hinweisen. Die Aufstellung eines Eisenbahnbudgets ist eine Arbeit von längerer Dauer. Jetzt schon, bei den Privatbahngesellschaften, deren Verwaltung ja sehr glatt läuft und sehr gut ineinandergreift, wird von der ersten Hälfte des Jahres an am Budget für das kommende Jahr konstruiert, aber erst gegen Ende des Jahres kann dem Verwaltungsrat ein vollkommen fertiges Budget vorgelegt werden. Es würde auch hier so kommen. Wir würden nicht vor Dezember zur Vorlage des Eisenbahnbudgets kommen und es würde das Eisenbahnbudget viel umfangreicher sein, als das Budget der Staatsverwaltung für die gleiche Zeit. Es müssten beide Budgets zur gleichen Zeit beraten werden. Diese Arbeitsvermehrung ist meiner Ansicht nach der Bundesversammlung nicht zuträglich. Dazu muss ich aber noch bemerken, dass die Eisenbahnverwaltungen jetzt schon die Gewohnheit haben — sie werden durch die Verhältnisse dazu gedrängt — schon im Laufe des Jahres, das dem Budgetjahr vorausgeht, dem Budget vorzugreifen und auf dasselbe hin Ausgaben zu machen. Die Eisenbahnverwaltung muss Lieferungsverträge abschliessen und sie wird damit nicht zuwarten, bis das Budget seine endgültige Genehmigung erhalten hat, sondern sie muss vorher disponieren. Wenn Sie die Genehmigung der Bundesversammlung vorbehalten wollen, so wird das natürlich der Staatsbahnverwaltung untersagt sein, und damit wird für die Verwaltung der Bahnen

eine nachteilige Stellung geschaffen. Der Verfassungsartikel ist in dem von Herrn Geilinger geltend gemachten Sinne nicht so stringent. Art. 85, Ziffer 10, erwähnt unter den Gegenständen, welche in den Geschäftskreis der beiden Räte fallen, die Aufstellung des jährlichen Voranschlags und Abnahme der Staatsrechnung, sowie Beschlüsse über Aufnahme von Anleihen. Da hat offenbar der Gesetzgeber damals und bis zur Stunde keine andere Auffassung gehabt, als die, dass es sich da um das Budget und die Rechnung der allgemeinen Staatsverwaltung handle. Herr Tobler hat sehr richtig darauf aufmerksam gemacht, dass es sich hier nicht um einen Teil der Bundesverwaltung, sondern um eine Verwaltung handelt, die ausdrücklich von der allgemeinen Verwaltung abgetrennt ist. Wenn Sie übrigens Bedenken haben — ich möchte diesen Standpunkt nicht allzusehr urgieren — wenn Sie wirklich Bedenken formeller Natur haben, so mögen Sie dem Antrag des Herrn Geilinger zustimmen; aber wünschbar wäre aus praktischen Gründen, wie ich nachgewiesen habe, dass man zur gegenteiligen Ansicht gelangen könnte.

**Keel:** Ich habe schon in der Kommission eingesehen und sehe auch jetzt noch ein, dass es allerdings sehr unangenehm und mehr oder weniger unpassend sein wird, dass sich die Bundesversammlung mit dem Budget der Bahnverwaltung beschäftigt, dass es zu Inkonvenienzen der verschiedensten Art kommen wird; aber ich komme über den Artikel 85, Ziff. 10, nicht hinaus. Ich glaube, die Deutung, welche Herr Bundesrat Zemp dieser Verfassungsbestimmung soeben gegeben hat, kann nicht genügen. Die Verfassung sagt nun einmal klar und deutlich in Art. 85, Ziff. 10, dass die Genehmigung des Jahresvoranschlags der Bundesverwaltung Sache der Bundesversammlung sei. Nun kann man nicht einfach sagen: die Bahnverwaltung ist eine mehr oder weniger von der allgemeinen Verwaltung abgetrennte, eine Specialverwaltung, und darum soll sie der Bundesversammlung nicht unterstehen; denn sonst könnten wir alle Specialverwaltungen des Bundes, die Alkoholverwaltung u. s. w. einfach damit abthun und dem Kompetenzkreise der Bundesversammlung entziehen, dass wir sagen: das ist eine besondere Verwaltung. Wir dürfen ohne Verfassungsrevision nicht davon abgehen, dass die Bundesversammlung das Eisenbahnbudget genehmigen muss. Dagegen wird man sich vielleicht auf anderem Wege helfen können. Wir haben ja eine Reihe von Beschlüssen, welche für die Behandlung einzelner Gegenstände eine besondere Wegleitung geben. Wir haben für die Alkoholverwaltung eine besondere Alkoholkommission bestellt, welche das Budget vorbereitet, und ich glaube, man werde auch dazu kommen, das Eisenbahnbudget einer besondern Kommission zu unterbreiten, welche die einzelnen Punkte prüft und in summa dann der Bundesversammlung unterbreitet. Diese kann das Budget dann in grossen Posten behandeln. Man sollte das Verfahren durch eine Vollziehungsverordnung, durch ein Reglement oder durch einen Bundesbeschluss regeln. Aber der Bundesversammlung muss das Budget unterbreitet werden, bis und solange wir nicht den Art. 85 der Verfassung

revidiert haben. Ich glaube, eine ernste Prüfung dieses Artikels müsse zu diesem Resultat führen. Ich hätte ebenfalls gewünscht, dass eine andere Lösung möglich wäre, aber nach meiner Ueberzeugung geht es nicht anders. Ich glaube darum, die Kommission habe entschieden recht und man werde suchen müssen, die Uebelstände auf einem andern Wege zu vermeiden.

**M. Kuntzen:** Concernant les autres services publics, j'ai dit que la constitution fixait la base sur laquelle on se fondait pour fixer et déterminer les tarifs. J'estime dès lors qu'il était légitime, naturel, même nécessaire, d'inscrire quelque chose dans notre loi organique, au sujet des tarifs. Le public a le droit de recevoir l'assurance non pas seulement morale, mais légale, que les taxes actuelles ne seront pas élevées. Du reste, je me demande encore une fois où est le danger d'inscrire notre amendement. On nous fait entrevoir de toutes parts des bénéfices certains, une diminution considérable pour ainsi dire des tarifs. Dès lors, je ne m'explique pas l'opposition qu'on a faite à notre proposition. On a prétendu qu'elle n'était pas suffisamment claire et nette. On ne sait pas, dit-on, s'il s'agit des taxes minima actuelles ou des taxes en vigueur au moment où on opérera le rachat, mais notre proposition est formelle.

«Les tarifs ne pourront, tant pour les voyageurs que pour les animaux et les marchandises, dépasser les taxes minimales actuellement perçues par les compagnies.»

Voilà ce que nous entendons par taxes actuelles, celles en vigueur au moment où le rachat sera dénoncé, où les clauses des concessions deviendront caduques.

J'ai parlé de la constitution au sujet des tarifs et j'ai cru que ces quelques paroles avaient leur place dans le débat. En effet, il ne s'agissait pas seulement de savoir si les chemins de fer étaient comptés sous l'expression «travaux publics», mais de savoir aux termes de la constitution ce que l'on entend par ces mots «aux frais de la Confédération». Les travaux publics dont il est parlé à l'art. 21, doivent être faits «aux frais de la Confédération»; jusqu'à ce jour ces frais pour travaux publics ont toujours été couverts au moyen des ressources offertes par la constitution. Ici, aux frais de la Confédération, revient à dire «aux frais du public, auquel on fait pour cela payer des taxes». Sur ce point, M. le colonel Cérésolé n'a pas donné d'interprétation constitutionnelle. Du reste vous avez entendu le langage, le ton violent, agressif de cet honorable député. Je ne sais pas s'il y avait dans mes paroles quelque chose qui pût provoquer un langage pareil. Quant à moi, je repousse ces violences et je ne reçois pas de leçon du colonel Cérésolé, cela d'autant plus que lorsqu'il s'agit d'interpréter cet article, je peux me mettre à couvert sous l'opinion non-seulement de feu M. L. Ruchonnet, mais encore celle de feu M. Estoppey.

Du rapport de la minorité de la commission du conseil national du 25 juin 1878, je vous ai lu déjà le texte de l'honorable député disant:

«Mais — et ceci est plus important que la discussion d'un texte que chacun peut invoquer en



faveur de son opinion — on peut affirmer que jusqu'ici on n'a jamais donné à l'art. 23 une interprétation qui permit de l'appliquer aux entreprises des chemins de fer; il a existé comme un accord général pour lui assigner un tout autre sens.»

Et dans le rapport de la minorité de la commission du conseil des états, signé par MM. Estoppey, Hoffmann, Gengel, nous lisons comme conclusion:

«D'après toutes ces considérations, les membres soussignés de votre commission arrivent à la conclusion qu'il n'y a pas lieu d'entrer en matière sur la ratification du protocole de Lucerne dans sa forme présente et qu'on doit dans l'état actuel de la législation, refuser en principe une subvention au Gothard, et cela par les motifs déjà indiqués et qui se résument comme suit:

1) Le droit fédéral ancien et actuel exclut toute subvention accordée aux chemins de fer par la Confédération.

2) Pour établir la compétence de la Confédération en cette matière, il serait nécessaire de modifier la législation, du reste cette compétence ne pourrait pas constituer une exception, un privilège en faveur du chemin de fer du Gothard, mais seulement un droit général pour tous les chemins de fer en faveur desquels la subvention fédérale paraîtrait justifiée; or, cette révolution, d'une si grande portée, n'est pas en ce moment dans les intentions du peuple.» Voilà quelle était l'opinion de MM. Ruchonnet et Estoppey. Me trouvant dans cette société, je ne crains point les violences de M. le colonel Cérésolle et je repousse ses leçons.

**M. Cérésolle:** Je comprends qu'il soit désagréable à M. Kuntschen qu'on lui prouve que, quand il nous a accusés d'interpréter abusivement un article de la constitution, il dit le contraire de la vérité. Aujourd'hui, il m'accuse de violence. Messieurs, j'en appelle à vos souvenirs: dans la discussion sur l'entrée en matière, il s'est borné à affirmer que la constitution ne permet pas le rachat. Il ne s'est pas le moins du monde mis en peine de prouver son dire, et c'est avec stupéfaction que nous avons pu lire, deux jours après, dans un journal de son bord qu'il avait prouvé, textes en mains, l'inconstitutionnalité du rachat. Or, messieurs, il n'a été fait qu'une démonstration, celle du contraire. Les protocoles de la diète, le message du conseil fédéral et les rapports faits en 1851 au conseil national sur la question de la construction de chemins de fer par la Confédération ou par l'industrie privée, c'est-à-dire des documents officiels qui tous figurent dans la Feuille fédérale et que M. Kuntschen pouvait consulter aussi bien que moi, donnent tous tort à son opinion.

Puisqu'aujourd'hui M. Kuntschen nous oppose l'opinion de feu M. Ruchonnet, j'y reviens en quelques mots. J'ai déjà dit dans quelles circonstances spéciales cette opinion s'est produite, mais je rappelle aussi qu'elle a été condamnée solennellement et à une grande majorité par le peuple souverain le 19 janvier 1879. Le peuple suisse, en ratifiant la loi par laquelle la Confédération subventionne les chemins de fer à travers les Alpes, a interprété authentiquement la constitution dans un sens diamétralement opposé à l'avis de M. Kuntschen.

Si après cela, M. Kuntschen déclare qu'il n'a pas de leçons à recevoir de moi, je lui dirai simplement ceci: Si vous vous étiez donné la peine de rechercher l'histoire de l'art. 23, si vos amis n'avaient pas embouché la trompette pour annoncer que vous aviez, textes en mains, prouvé l'inconstitutionnalité du rachat, je n'aurais pas été obligé de rétablir la vérité. Je crois l'avoir fait sans violence, mais je prévient M. Kuntschen que tant qu'il reproduira ses affirmations inexactes, je lui opposerai la vérité.

**Amsler:** Ich möchte mir erlauben, einige Bemerkungen im Interesse des Antrages der Mehrheit hier beizufügen. Einmal, glaube ich, kann ich vorausschicken, dass die Auffassung der Herren Geillinger und Keel in Bezug auf die verfassungsgemässe Forderung des Budgetrechts im Interesse der Bundesversammlung wohl als unzweifelhaft hingestellt werden kann. In dem Zeitpunkte, als jenes Budgetrecht konstituiert wurde, konnte man ja allerdings noch nicht an eine Bundesverwaltungsabteilung Bundesbahnen denken. Allein der Ausdruck ist ganz allgemein gehalten und es liegt wohl ganz zweifellos in der Stellung der Volksvertretung, dass sie diesen Akt der Staatsverwaltung mit ihrer Genehmigung versieht und dass es nicht der Exekutive anheimgegeben werden kann, einen Verfassungszweck von wesentlicher Bedeutung durch ihre Budgetgenehmigung zum Abschlusse zu bringen. Das würde eine Ausnahme, eine so aussergewöhnliche Auffassung des Budgets sein, dass sie schwerlich irgendwo zu finden wäre. Ich glaube also, es ist verfassungsgemäss, wenn in dieser Abteilung Bahnverwaltung das Voranschlagsrecht der Volksrepräsentanz zugeschrieben wird. Es hat auch Herr Bundesrat Zemp am Schlusse seines Votums erklärt, wenn Ihre Versammlung dieses Recht vindiziere, so habe der Bundesrat wohl nicht viel dagegen einzuwenden und diese Konzession an die Mehrheit wäre sicherlich eine wohlbegründete. Es hat Herr Tobler dieses Budgetrecht als eine Dekoration der Räte hingestellt, indem die Zeit zu kurz sei, um irgend ein Detail zu studieren. Es ist nun wohl richtig, dass die Budgetberatungen der Räte ziemlich rasch vor sich gehen. Diese Raschheit begreift sich aus zwei Gesichtspunkten, einmal aus dem, dass eine gründliche Kommissionsvorberatung stattgefunden hat, sodann aber namentlich daraus, dass diese Budgetberatungen nun eine lange Geschichte hinter sich haben, und dass der Grossteil dieser Versammlung, der Grossteil beider Räte mit dem Voranschlage im grossen und ganzen vertraut ist, und man kann vielleicht noch drittens hinzufügen, dass die Variationen des Budgets nicht so gross sind, dass sie allzu lange Beratungen erfordern würden.

Bei der Budgetberatung der künftigen Bundesbahnen stehen wir wesentlich anders. Wir stehen vor etwas Neuem in der Staatsverwaltung; wir stehen einmal an und für sich vor einer ökonomisch ausserordentlich wichtigen Unternehmung; sodann aber haben wir es dort nicht bloss mit Zahlen zu thun, die wir zu genehmigen hätten, sondern mit materiellen Unternehmungen, welche dem einen oder andern Landesteil zu gute kommen sollen; wir haben es mit Unternehmungen zu thun, welche Be-

völkerungsschichten zu gute kommen oder auch unterbleiben können. Das Budgetrecht ist zum mindesten ein so hervorragendes Recht als das Recht der Gesetzgebung. Die Gesetzgebung kann ja wohl Grundsätze schaffen; aber die Ausführung der Gesetze liegt, was unsere Verwaltung betrifft — wir sind ja keine Gerichtsbehörden — im Budget. Das Budget führt die Gesetze im Detail aus, und ich meine also, eine Repräsentanz soll zwar nicht gerade eifersüchtig auf ein solches Recht sein, aber sich dasselbe wahren. Die Aufstellung des Budgets wird für den Bundesrat annähernd so neu sein, wie für die beiden Räte und er wird sich seinerseits auch hineinmachen müssen, wenn jedes einzelne Mitglied sich eben möglichst genau Rechenschaft geben will.

Es hat Herr Bundesrat Zemp in gewissem Sinne einen Einwand gebracht, der darin besteht, es können ja Beschlüsse in Ausführung sich befinden und diese müssen nun durch Eingehen von Verträgen zur Ausführung gelangen. Das ist ja wohl richtig; allein wenn solche Ausgaben jährlich wiederkehrende sind, so steht nichts entgegen, dass die Exekutive für das Budgetjahr die Vertragsabschlüsse vornimmt; dagegen widerstreitet es gar nicht, wenn das Budget noch nicht genehmigt ist; dieses bezieht sich auf den Umfang der normalen Ausgaben. Anders allerdings verhält es sich bei ausserordentlichen Ausgaben und ich gehe davon aus, dass das Budget der künftigen Bundesbahnen eine Zweiteilung in sich schliessen wird; man wird eine erste Abteilung mit den ordentlichen Ausgaben ausfüllen und einen zweiten Teil mit den ausserordentlichen Ausgaben, und auf diesen zweiten Teil dürfte sich dann allerdings die Kommissionsberatung wie die Beratung in den Behörden sachgemäss konzentrieren. Mir scheint also, dass eine Hemmung oder Beeinträchtigung des Betriebes und der Ausführung von bestehenden Beschlüssen sich durchaus nicht ergeben würde.

Ich möchte Ihnen also, um Sie nicht weiter hinzuhalten, den Antrag der Mehrheit empfehlen in der Meinung, dass es sehr richtig ist, wenn Herr Keel annimmt, diese Sache in Bezug auf das Budget müsse sich dann ausbilden und abklären, und auf diese Weise können sicherlich Exekutive und Repräsentanz im Sinne der Mehrheit zusammenwirken.

**Geilinger:** Ich würde das Wort nicht mehr ergreifen, wenn es sich hier nicht um eine nach meiner Ansicht wichtige Verfassungsfrage von grosser Bedeutung handeln würde und wenn ich nicht das erste Mal, als ich für die Kommissionsminderheit den Antrag stellte, mich sehr kurz gefasst hätte. Ich werde übrigens auch jetzt sehr kurz sein.

Vor allem bin ich dem Kommissionsmitglied Herrn Landammann Keel sehr dankbar, dass er den Standpunkt der Minderheit vertreten hat. Nun kurz zu einigen Bemerkungen der Herren Tobler und Zemp. In erster Linie möchte ich, wie Herr Keel, an die Konsequenzen bei irgendwelcher andern Verwaltung erinnern. Wenn Sie einen Gegenstand, der im Vermögen und Betriebe des Bundes ist, loslösen, so können Sie das mit jedem andern auch machen. Das wollen Sie aber nicht; denn Sie wollen in der Finanzwirtschaft des Bundes eine gewisse Einheit haben. Sodann ist gesagt worden, man könne nicht

in alle Details des Eisenbahnbudgets eintreten. Treten Sie denn in alle Details der übrigen Budgets ein? Ich glaube, wenn Sie solche Eisenbahnbudgets ansehen, werden Sie sich rasch überzeugen, dass sich das sehr leicht allgemein fassen und in den Punkten allgemein darstellen lässt, welche für die Bundesverwaltung von Bedeutung sind.

Ferner frage ich Sie: Was hat die Genehmigung einer Rechnung für einen Wert, wenn Sie nicht zugleich das Budgetrecht haben? Das hätte doch gar keine andere als eine arithmetische Bedeutung; Sie hätten das Recht, die Additionen der Rechnung zu prüfen, wenn die Bundesversammlung diese angenehme Aufgabe über sich nehmen will. Ich bin ausserordentlich erstaunt, dass von derjenigen Seite, welche dem Bundesrate die Wahl von Verwaltungsräten und der Direktoren versagt, dem Bundesrate das höchste Recht in einem Staatswesen, nämlich der endgültige Entscheid in Budgetangelegenheiten, übergeben werden will.

Meine Herren! Es handelt sich also um ein höchst wichtiges Recht, das einheitlich geordnet sein soll, und ich bin Herrn Bundesrat Zemp ausserordentlich dankbar, dass er in seinem Votum am Schlusse ein so freundliches Entgegenkommen gezeigt hat.

**Tobler:** Gestatten Sie mir eine kurze Replik. Es ist vielleicht schwer, gegenüber den Herren Juristen aufzukommen; allein als einfacher, praktischer Geschäftsmann kann ich ganz ruhig über das Verfassungsbedenken hinweg kommen. Es wird in dieser Eisenbahngesetzfrage sehr viel von Verfassungsmässigkeit und Nichterfassungsmässigkeit gesprochen und ich habe mich bisher jeweilen überzeugen können, dass in allem, was wir beschlossen haben, vollständige Verfassungsmässigkeit besteht, und gerade auch in diesem Punkte habe ich die vollendete Ueberzeugung, dass wir nichts gegen die Verfassung thun, weder gegen den Buchstaben noch gegen den Geist derselben, wenn wir das Budgetrecht nicht uns selbst vindizieren. Der Art. 85 ist für mich nicht massgebend und mit meinem gesunden Menschenverstand lese ich in Art. 85 nichts anderes, als dass die Bundesversammlung das Recht habe, das Budget für die Staatsrechnung aufzustellen und die Staatsrechnung zu genehmigen. Nun gehört die ganze Eisenbahnrechnung nicht in die Staatsrechnung, und daher sind wir befugt, dieses Recht von unserem Genehmigungsrecht auszuschliessen. Also nur um die Staatsrechnung und um nichts anderes handelt es sich in Art. 85 der Verfassung.

Und nun noch ein anderer Punkt, der mich veranlasst hat, den Antrag zu stellen und den ich in meinem ersten Votum nicht berühren wollte; es ist ein praktischer Punkt, ein Punkt der Zweckmässigkeit. Ich stelle mir vor, dass es bei einer solchen Budgetbehandlung und -Beratung hier im Rate mitunter sonderbar zu- und hergehen könnte. Ich denke es mir als etwas leicht mögliches, dass von verschiedenen Seiten und Gruppen und von verschiedenen Verbindungen alle möglichen Begehren, Konsiderationen gestellt werden, Dinge, welche unsere Beratungen ins Unendliche verlängern und unter Umständen geradezu schwerwiegend für die Gestaltung des Eisenbahnbudgets werden könnten. Wir

sind eine politische Behörde, und ich möchte diese geschäftliche Angelegenheit, die Eisenbahnverwaltung, möglichst aus dem Bereich der politischen Behörden ziehen; das ist auch ein Grund, warum ich diesen Antrag gestellt habe.

**Gallati:** Nur einige wenige Bemerkungen in Bezug auf die Frage der Genehmigung des Budgets, ob solche durch die Bundesversammlung zu geschehen habe oder durch den Bundesrat vorgenommen werden könne.

Der Herr Vorredner hat soeben gesagt, vom Standpunkt des gesunden Menschenverstandes aus könne es keine Frage sein, dass die Bundesversammlung sich damit nicht zu beschäftigen habe und es brauche einen Juristenverstand, um zu dem gegenteiligen Schlusse zu kommen. Wenn Herr Tobler konsequent sein will, so muss er in der Interpretation des Art. 85 noch weiter gehen und dahin gelangen, dass auch die Abnahme und Prüfung der Jahresrechnung der Staatseisenbahnverwaltung nicht Sache der Bundesversammlung sei; er muss zu diesem Schlusse kommen, wenn er dem Worte Staatsrechnung diesen engern Begriff giebt, wie er es in Bezug auf das Budget thut. Denn darüber kann doch gewiss kein Zweifel sein, dass die Aufstellung des jährlichen Voranschlages und die Abnahme der Staatsrechnung in der Verfassung vollständig auf den gleichen Boden gestellt und ausdrücklich der Bundesversammlung vorbehalten wird. Wenn nun Herr Tobler sagt, die Aufstellung des Voranschlages der Staatsverwaltung begreife die Aufstellung des Voranschlages für die Eisenbahnen nicht in sich, so muss er konsequenterweise auch dazu gelangen, dass die Abnahme und Prüfung der Staatsrechnung die Abnahme der Rechnung der Eisenbahnverwaltung auch nicht einbegreift. Das, glaube ich, wird er selbst nicht wollen und das ist bis jetzt keinem Menschen in den Sinn gekommen. Es ist also sein Raisonement durch den Wortlaut und diese Auseinandersetzung kurz und einfach widerlegt.

Ich will nun noch einen weitern Gesichtspunkt geltend machen in Bezug auf die Einwendungen, welche von Herrn Bundesrat Zemp vom praktischen Standpunkte aus gemacht wurden. Herr Zemp hat erklärt, es sei schwierig, das Budget für die Eisenbahnverwaltung im Dezember in der Weise zu beraten und festzustellen, dass es dann für die Ausführung dienlich sei; es sei notwendig, dass schon vorher gewisse Ausgaben gemacht werden, ohne dass ein Budget vorliege. In dieser Richtung möchte ich nun darauf verweisen, dass man ja beim ordentlichen Budget einen ganz gleichen Vorgang hat. Sie erinnern sich, dass jedes Jahr in der Juni-Session vom Bundesrate eine Vorlage über die Beschaffung des Kriegsmaterials gemacht wird; diese Vorlage bildet einen Bestandteil des Budgets für das nächste Jahr, der schon in der Juni-Session eingereicht wird, weil er genehmigt werden muss, um die Anschaffungen rechtzeitig bestellen und ausführen zu können, was nicht mehr möglich wäre, wenn die Vorlage erst im Dezember gemacht würde. Ganz gleich kann beim Budget für die Staatsbahnen verfahren werden. Es kann auch Teile dieses Budgets geben, wo es nötig, dass man darüber nicht erst im Dezember, sondern

schon im Juni Beschluss fasst, dass man sie also auf die gleiche Art und Weise behandelt wie beim ordentlichen Budget die Kriegsmaterial-Anschaffungen.

Also ist auch diese Einwendung vom praktischen Gesichtspunkte aus nicht geeignet, dasjenige, was nach meinem Dafürhalten deutlich und klar in der Bundesverfassung der Bundesversammlung vorbehalten ist, irgendwie zu alterieren.

**Vigier:** Ich bin einigermaßen erstaunt über die Diskussion, die hier waltet. Herrn Tobler muss ich denn doch den Text der Verfassung vorlesen. Unter Ziffer 10 des Art. 85 werden die Aufstellung des jährlichen Voranschlages und die Abnahme der Staatsrechnung als Gegenstände, welche in den Geschäftskreis beider Räte fallen, genannt. Es handelt sich also nicht nur um die Abnahme der Staatsrechnung, sondern auch um Aufstellung des Budgets. Konsequenterweise muss daher beschlossen werden, dass die Räte, wenn sie den Voranschlag der gewöhnlichen Staatsrechnung zu begutachten haben, das gleiche Recht auch bei der neuen Verwaltung haben sollen. Ich mache namentlich darauf aufmerksam, dass besonders jetzt, nachdem wir den Verwaltungsrat aus 80 Mitgliedern zusammengesetzt haben, ein neues Argument zu gunsten des Antrages, dass die Räte das Budget genehmigen sollen, spricht. Wir haben einen Verwaltungsrat von 80 Mitgliedern. Das ist richtig. Wir sind damit vollständig einverstanden und ich glaube auch, dass diese Zusammensetzung des Verwaltungsrates im Volke eine sehr gute Aufnahme gefunden habe. Wenn Sie das Budgetrecht den Räten entziehen, so steht über den 80 Verwaltungsräten der Bundesrat mit sieben Mitgliedern. Es ist aber doch nötig, dass gegenüber dieser Behörde eine grössere Behörde zur Genehmigung des Budgets aufgestellt werde. Ich bin also ganz unbedingt, nicht nur aus konstitutionellen Gründen, sondern namentlich auch mit Rücksicht auf die jetzige Zusammensetzung des Verwaltungsrates dafür, dass die Genehmigung des Budgets den eidg. Räten übergeben werde.

Was den Antrag der Minderheit der Kommission anbetrifft, so muss ich doch die Frage aufwerfen: Wo wird sich irgend ein Geschäftsmann finden — wir wissen, dass die ganze grosse Eisenbahnfrage eigentlich nichts anderes ist als ein Geschäft — welcher für eine längere Zeitdauer gewisse Bedingungen einseitig aufstellen würde, namentlich wenn es sich um eine Verwaltung handelt, die so weitschichtig und grossen Fluktuationen unterworfen ist? Wir wissen, dass die Eisenpreise, dass die Kohlenpreise sehr grossen Schwankungen unterworfen sind. Wir erinnern uns ganz gut, dass während des Krieges von 1870-71 die Bahnen die grösste Not hatten, Kohlen aus dem Saargebiete zu beziehen und dass sie enorme Preise dafür bezahlen mussten. Ich verweise ferner auf das Gesetz über die Ruhetage, durch welches die Bahnverwaltungen zu grossen Ausgaben genötigt wurden. Diesen Fluktuationen gegenüber den starren Grundsatz, dass an den Tarifen nichts mehr abgeändert werden dürfe, aufzustellen ist jedenfalls, gelinde gesagt, sehr unklug gehandelt. Ich glaube, der Bundesrat werde dafür sorgen, dass

die niedrigsten Tarife eingehalten werden; aber sich zu binden, würde ich als sehr unklug bezeichnen müssen. Deshalb kann ich den Antrag der Mind erheit nicht annehmen.

**Abstimmung. — Votation.**

Der Zusatzantrag Kuntschen-Théraulaz zu Ziff. 3 wird mit 75 gegen 23 Stimmen abgelehnt, ebenso der Antrag Tobler auf Streichung der Ziff. 6 mit 95 gegen 6 Stimmen.

(L'amendement Kuntschen-Théraulaz au chiffre 3 est rejeté par 75 voix contre 23; la proposition Tobler de biffer le chiffre 6 l'est de même par 95 voix contre 6.)

**Art. 12, litt. B.**

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 11, litt. B, beantragt Ihnen die Kommission folgende Aenderungen an den Beschlüssen des Ständerates.

In Ziffer 1 sagen wir statt: «Der Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze»: «Der Erlass einer Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze.»

Was die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion, des Verwaltungsrates, der Kreisdirektionen und der Kreiseisenbahnräte anbelangt, so haben Sie letzten Samstag darüber Beschluss gefasst. Ziffer 2 würde also folgenden Wortlaut haben: «Die Wahl: a. von 25 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 15); b. der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen (Art. 22 und 32); c. von je 4 Mitgliedern der Kreiseisenbahnräte (Art. 28).»

Ziffer 3 lautet: «Die Einbringung folgender Vorlagen bei den eidgenössischen Räten: a. des Jahresbudgets, der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes; b. der Anträge betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und den Eintritt des Bundes in Betriebsverträge, welche etwa zwischen den in Art. 2 genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen abgeschlossen worden sind (Art. 3)». Es ist das ungefähr die Wiederholung des materiellen Inhaltes der Ziffer 2 der Kompetenzen der Bundesversammlung. Ich habe mich darüber bereits ausgesprochen.

Das Alinea c der Ziffer 3 ist gleich Alinea b des ständerätlichen Beschlusses. Ziffer 4 ist nach unserm Antrage gleich Ziffer 5 des Entwurfes.

Die Herren Köchlin, Wild und Wunderly wollen in Art. 12 B eine weitere Ziffer beifügen, welche lautet: «Die Oberaufsicht über das Tarifwesen.» Der Sprechende hält diesen Antrag für überflüssig. Sie haben in Ziffer 4 bereits ausgesprochen, dass dem Bundesrat die Ausübung der gleichen Befugnisse zukomme, die ihm den Privatbahnen gegenüber zustehen. Unter diesen Befugnissen ist natürlich auch die Oberaufsicht über das Tarifwesen verstanden. Es ist daher nicht nötig, das hier speciell zu erwähnen.

Endlich beantragen wir Ihnen, das letzte Alinea zu streichen, das infolge der Annahme des Bundesgesetzes über die Organisation des Eisenbahndepartements überflüssig geworden ist.

**Köchlin**: Der Vorschlag, als weitere Ziffer «die Oberaufsicht über das Tarifwesen» beizufügen, hatte den Zweck, im besondern hervorzuheben, dass das Tarifwesen einer der wesentlichsten Punkte sei, welcher durch das vorliegende Gesetz geregelt werden soll. Nach den Ausführungen des Herrn Präsidenten der Kommission kann ich mich in dieser Hinsicht beruhigt erklären und ziehe im Namen der Herren Mit Antragsteller den Antrag zurück.

**Müri**: Im Interesse der richtigen Redaktion erlaube ich mir Ihnen zu beantragen, Ziffer 1 also zu fassen. Dem Bundesrat kommen zu: «1. Die Vollziehung des vorliegenden Gesetzes». Ich will nicht gerade behaupten, dass man die vorliegende Redaktion so interpretieren könnte, der Bundesrat hätte überhaupt die Befugnis, nur eine, nicht zwei oder drei Vollziehungsverordnungen zu erlassen. Ich will nur darauf aufmerksam machen, dass diese Fassung sich nicht deckt mit der allgemeinen Aufgabe des Bundesrates, als vollziehende Behörde, die Bundesgesetze zu vollziehen. Der Bundesrat als Exekutive ist berechtigt und verpflichtet, alle Bundesgesetze zu vollziehen. Wenn Sie hier also etwas aufnehmen wollen, so können Sie nicht anders als sagen: Dem Bundesrat steht die Vollziehung des Gesetzes zu. Denn die Vollziehung des Gesetzes besteht nicht nur in der Erlassung einer Vollziehungsverordnung, sondern in der täglichen Ueberwachung der Invollzugsetzung des betreffenden Gesetzes. Alle Tage müssen Verfügungen getroffen werden für Hunderte von Fällen, die vielleicht in der Vollziehungsverordnung gar nicht vorgesehen sind. Man kann die Vollziehung nicht in einem Erlass machen, der für alle möglichen Fälle immer passt. Ich glaube daher, diese Bestimmung sollte im Interesse der Vollständigkeit und Richtigkeit in der allgemeinen Form, die ich Ihnen vorschlage, angenommen werden.

**Häberlin**: Ich möchte den Antrag des Herrn Müri bekämpfen. Es wird hier von speciellen Befugnissen des Bundesrates gesprochen. Es ist nicht selbstverständlich, dass der Bundesrat eine Vollziehungsverordnung mache, sondern das muss im Gesetz gesagt werden. Das andere, was Herr Müri hervorhebt, ist am Schlusse des Gesetzes in seinem ganzen Inhalte schon gesagt, dass nämlich der Bundesrat das Gesetz, wenn es angenommen ist, zu vollziehen und über seinen Vollzug zu wachen habe. Das ist im letzten Artikel der Schlussbestimmungen ausdrücklich gesagt, wie in allen Gesetzen, welche der Bundesrat zu vollziehen hat. Hier handelt es sich aber um eine specielle Befugnis, die man dem Bundesrate überbindet.

**Müri**: Ich muss Herrn Häberlin darauf aufmerksam machen, dass es unrichtig ist, dass am Schlusse des Gesetzes die allgemeine Bestimmung, der Bundesrat sei mit der Vollziehung des Gesetzes beauftragt, sich vorfinde. Ich sehe diesen Artikel nirgends. Der Schlussartikel, auf den Herr Häberlin wohl anspielen will, lautet folgendermassen: «Der Bundesrat

ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.» Wenn Herr Häberlin also eine allgemeine Bestimmung des von mir vorgeschlagenen Inhaltes will, muss er das noch hineinsetzen und einen bezüglichen Antrag stellen. Ich glaube aber, der Gesetzgeber habe das nicht gewollt und in dem in Frage liegenden Paragraphen dem Bundesrat die Aufgabe der Vollziehung übertragen. Wenn man dies will, so muss man die Bestimmung allgemein fassen, indem man sagt: «die Vollziehung des vorliegenden Gesetzes». Und dann ist es selbstverständlich, dass der Bundesrat eine Vollziehungsverordnung erlasse. Ueberhaupt wird das Gesetz dadurch in Vollzug gesetzt, dass der Bundesrat, nachdem das Gesetz erlassen, promulgiert und in Kraft getreten ist, in erster Linie eine Vollziehungsverordnung erlässt. Dann kommt die Vollziehung des Gesetzes im allgemeinen, und das ist eine unausgesetzte, kontinuierliche Thätigkeit des Bundesrates in allen Fällen, in welchen die Anwendung des Gesetzes in Frage kommt.

**Amsler:** Die Auffassung des Herrn Regierungsrat Müri erscheint mir als etwas so ausserordentlich Aussergewöhnliches, um es, allerdings mit Umschweifen, gelinde auszudrücken, dass ich es für unmöglich halte, dieselbe unerwidert zu lassen.

Herr Müri will dem vorliegenden Gesetze diejenige Klausel beifügen, die am Platze wäre, wenn wir es hier mit einem Gesetz im eigentlichen Sinne des Wortes zu thun hätten. Das ist aber nicht der Fall. Wir beraten allerdings ein Gesetz über den Rückkauf der Eisenbahnen, und es ist wohl richtig, dass dieses Gesetz von den Bundesbehörden kraft ihrer Autorität als Vertreter des Staates und, wenn das Referendum kommt, vom Volk erlassen wird. Aber durch dieses Gesetz werden durchaus nicht, wie durch andere Gesetze, für das ganze Schweizervolk verbindliche allgemeine Normen im Sinne gesetzlicher Dispositionen erlassen. Wir erlassen einen Akt, der den Rückkauf konstituiert. Aber wenn der Rückkauf vollzogen ist, enthält das Gesetz nichts anderes als ein Statut über die Verwaltung der Bundesbahnen. Dieses Statut organisiert die Verwaltung, giebt gewisse Wegleitungen für die Verwaltung im speciellen, ernennt die Behörden, organisiert mit einem Wort einen Geschäftszweig der Bundesverwaltung. Aber dass das nun ein Gesetz ist, wie z. B. das Obligationenrecht, das über das Verhalten der Staatseinwohner unter sich theoretisch disponiert, davon ist keine Rede. Wenn unsere Gesetze im eigentlichen Sinne des Wortes davon sprechen, dass der Bundesrat die Vollziehung habe, so kann sich dieser Passus nicht auf das in unsern Händen liegende sogenannte Gesetz beziehen. Es ist ja richtig, dass dieser Akt nur durch unsere Staatsgewalt vollzogen werden kann und dass wir die Behörden hier als Staatsbeamte einsetzen; allein es ist ein bis zu diesem Augenblick anerkannter Satz gewesen, dass der Bundesrat als vollziehende Behörde in Bezug auf die Bundesbahnen nur diejenigen Funktionen haben werde, welche er gegenüber den Privatbahnen auch habe. Die ganze

Funktion des Bundesrates beschränkt sich auf die Aufsicht. Wenn Sie mir entgegenhalten, dass nach dem Vorschlag des Bundesrates und dem Beschluss des Ständerates dem Bundesrate noch gewisse andere Funktionen zugeschrieben seien, so ist das in einem gewissen Sinne richtig, nämlich in dem Sinne, dass der Bundesrat diejenigen Vorlagen, welche von den Bundesbahnbehörden an die Räte übergeleitet werden, vermittelt und vielleicht auch konsultiert. Aber er entscheidet nicht. Nach dem Statut, dem in Beratung liegenden Gesetze, sind der Verwaltungsrat und die Kreiseisenbahnräte in diesem Rayon quasi die gesetzgebenden, entscheidenden Organe, und die Exekutive ist der Generaldirektion und den Kreisdirektionen zugeschrieben. Diese exekutiven Organe stehen selbstverständlich unter dem Verwaltungsrat und den Kreiseisenbahnräten. Nebenbei bemerkt haben wir nun allerdings eine Exekutive, welche nicht von demjenigen Organ, unter dem sie steht, gewählt wird. Aber das schadet den Grundsätzen durchaus nichts. Halten Sie für möglich, dass neben dieser Exekutive, die Sie am Samstag beschlossen haben, noch der Bundesrat für die Vollziehung des Gesetzes bestehe? Ich halte das nicht für zulässig. Etwas ganz anderes ist es, wenn Sie dem Bundesrat den Erlass einer Vollziehungsverordnung zum Gesetze zuscheiden. Mit dem Akt des Erlasses dieser Verordnung ist dann aber auch das Handeln des Bundesrates als Vollziehungsbehörde abgeschlossen. Ich halte es nicht für zulässig, dass er von Moment zu Moment im gegebenen Falle als Vollziehungsbehörde einschreite. Er könnte es vielleicht thun in der Form der Ergänzung der Vollziehungsverordnung. Es scheint mir ausserordentlich wichtig zu sein, dass dieser Punkt ganz klar gelegt werde, sonst werden wir im Laufe der Zeit zu einer kleinen Verwirrung kommen.

Ich möchte Ihnen beantragen, den Vorschlag des Herrn Müri abzulehnen.

**Müri:** Die Aeusserungen des Herrn Fürsprech Amsler erfordern doch einigermaßen eine Widerlegung. Wir haben in der Eintretensdebatte die konstitutionelle Frage nach allen Richtungen erörtern hören und damals handelte es sich hauptsächlich um die Frage: Liegt hier ein Gesetz vor, oder ist es eine Verfassungsrevision? Und mit grosser Mehrheit ist durch die Abstimmung konstatiert worden, dass wir es hier mit einem Gesetz und nicht mit einer Verfassungsrevision zu thun haben. Nun kommt heute Herr Amsler und behauptet, das sei eigentlich kein Gesetz, sondern irgend ein Wechselbalg, ein Dekret oder weiss Gott was, ein Ding, das er selber nicht recht hat definieren können. Es giebt nach unserm Staatsrechte nichts anderes als Verfassungen, Gesetze, Verordnungen. Die Verfassung wird durch ein besonderes Verfahren erlassen, die Gesetze werden durch besondere Verhandlungen aufgestellt und die Verordnungen werden durch besondere Instanzen erlassen. Eine Theorie, wie diejenige des Herrn Amsler, hält also offenbar vor der Wissenschaft nie und nimmer stand. Wenn ein Gesetz angenommen ist, so ist es offenbar an der vollziehenden Behörde, dieses Gesetz zu vollziehen. Diesen Satz wird kein Jurist der Welt aus der Welt

schaffen wollen. Das ist das Grundaxiom der Lehre von der Anwendung der Gesetze.

Nun gibt es in dem in Frage stehenden Gesetz eine Reihe von organisatorischen Bestimmungen, welche den obersten Eisenbahnverwaltungsbehörden gewisse Kompetenzen zuweisen, eine ganze Anzahl allgemeiner Bestimmungen, nach welchen der Bundesrat bestimmte Kompetenzen hat und Bestimmungen, deren Vollziehung und Handhabung der Bundesrat zu überwachen hat. Nun glaubt Herr Amsler, es genüge, wenn der Bundesrat eine Vollziehungsverordnung erlasse. Ich glaube, wenn der Bundesrat unfehlbar wäre — unfehlbar ist ja heutzutage niemand als der heilige Vater in Rom — so könnte er eine Vollziehungsverordnung erlassen, welche nach allen Richtungen vollkommen wäre. Allein auch die Bundesräte, so sehr ich deren Wissen und Können hochschätze, können sich irren, und die erste Vollziehungsverordnung wird, weil man noch zu wenig Erfahrungen hat, wahrscheinlich lückenhaft ausfallen. Es kommt vielleicht am ersten, zweiten oder dritten Tag schon nach Erlass der Vollziehungsverordnung irgend ein Handel, der darin nicht vorgesehen ist und der entschieden werden muss. Was soll nun geschehen? Nach Herrn Amsler muss sofort eine Ergänzung der Verordnung erlassen werden. Am fünften Tag nach dem Erlass der Vollziehungsverordnung kommt vielleicht wieder ein unvorhergesehener Fall: dann muss eine zweite Ergänzungsvollziehungsverordnung erlassen werden, und so kommen wir am Ende aus dem Erlass von Vollziehungsverordnungen gar nicht mehr heraus. Ich glaube, es entspreche nicht nur der juristischen Wissenschaft, sondern auch den Anforderungen der Zweckmässigkeit, wenn Sie die Bestimmung so fassen, wie ich Ihnen vorschlage: die Vollziehung des vorliegenden Gesetzes. Dabei ist es selbstverständlich, dass der Bundesrat nicht die Kompetenz erhalten hat, in Dinge hineinzuregieren, welche die Generaldirektion, den Verwaltungsrat oder andere Behörden der Eisenbahnverwaltung angehen.

**Häberlin:** Nur noch zwei Worte gegenüber Herrn Müri. Herr Müri sagt, man müsse im Gesetz sagen, der Bundesrat sei verpflichtet, dieses Gesetz zu vollziehen. Letzteres ist in meinen Augen selbstverständlich, auch wenn es nirgends gesagt ist. Doch es ist in der Bundesverfassung bereits gesagt. Vergleichen Sie den Art. 102, wo der Bundesrat in Ziffer 2 und 5 ausdrücklich als die Behörde bezeichnet wird, die darüber zu wachen hat, dass alle Gesetze in der Eidgenossenschaft vollzogen werden. Das ist selbstverständlich, das kann man präsumieren. Aber nicht bei jedem Gesetz ist es selbstverständlich, dass eine Vollziehungsverordnung gemacht wird. Wir haben manches eidgenössische Gesetz ohne Vollziehungsverordnung. Der Bundesrat muss die Kreiseinteilung machen; es ist ihm vorbehalten, für den Anfang, wenn das Netz noch klein ist, die Generaldirektion über alles zu setzen; er muss bezeichnen, wie die Abgeordneten in den Kantonen gewählt werden, in welchem Verhältnis zum Bahnnetz u. s. w. Es sind verschiedene specielle Punkte, wenigstens vier, fünf, im Gesetze angegeben, welche der Bundesrat regulieren muss und das muss

durch eine Vollziehungsverordnung geschehen. Wann, das ist eine andere Frage; jedenfalls nicht bevor die Staatsbahnen da sind und eine Organisation nötig wird. In diesem Moment wird der Bundesrat, was dannzumal nötig ist, in die Vollziehungsverordnung aufnehmen. Kommen später noch andere Dinge, die noch nicht vorgesehen waren, so wird er einen Nachtrag machen.

**Präsident:** Nachdem der Antrag des Herrn Köchlin zurückgezogen worden ist, liegt nur noch der Antrag des Herrn Müri vor, statt: Die Vollziehungsverordnung ist Sache des Bundesrates, einfach zu sagen: Die Vollziehung ist Sache des Bundesrates.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Mit 70 gegen 7 Stimmen siegt der Antrag der Kommission über denjenigen des Herrn Müri.

(Par 70 voix contre 7, la proposition de la commission l'emporte sur celle de M. Müri.)

#### Art. 13.

**Cramer-Frey, deutscher Berichterstatter der Kommission:** Dieser Artikel handelt von der Einteilung des Bahnnetzes. Der Bundesrat hat vorgeschlagen: «Das Bundesbahnnetz wird in drei Kreise eingeteilt, unter der Bezeichnung westlicher, mittlerer, östlicher Eisenbahnkreis.» Infolge der Eingaben der Regierungen von Baselstadt und St. Gallen fand sich der Ständerat veranlasst, statt drei fünf Kreise vorzuschlagen mit der genauern Bezeichnung, dass diese Kreise ihren Sitz in Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben. Das zweite Alinea lautet nach dem Antrag des Bundesrats, dem Beschluss des Ständerats und dem Vorschlag Ihrer Kommission folgendermassen: «Die Umschreibung in einzelne Kreise bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.» Zu diesem Alinea hat Herr Degen einen Zusatz eingereicht. Er will sagen: «Die Umschreibung der einzelnen Kreise mit einer Betriebslänge von wenigstens 400 Kilometer bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.» Ihre Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Ständerat. Ueber den Zusatzantrag des Herrn Degen hat sie sich allerdings noch nicht ausgesprochen, da derselbe erst letzter Tage eingereicht worden ist. Der Sprechende erlaubt sich gegenüber dem Antrag nur zu bemerken, dass er ihn nicht für annehmbar hält und zwar aus dem wesentlichen Grunde, weil im gegenwärtigen Momente, da man überhaupt noch nicht weiss, in welcher Weise die Kreise gebildet werden, das Gesetz nicht bindende Vorschriften nach irgend einer Richtung der Kreiseinteilung enthalten darf. Heute ist sodann noch ein Antrag des Herrn Steiger eingereicht worden, der folgendermassen lautet: «Das Bundesbahnnetz wird in fünf Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Bern, Basel, Zürich und St. Gallen haben.» Da dieser Antrag im Moment erst ausgeteilt worden ist, hatte die Kommission keine Gelegenheit, sich darüber auszu-

sprechen und Ihr Berichterstatter ist ebenfalls nicht im Falle, sich sofort darüber zu äussern.

**Steiger:** Ich habe den eben erwähnten Antrag abgeändert und ihn dem Präsidium in der abgeänderten Form eingereicht, nach Besprechungen, über die ich bei der Begründung des Antrages Auskunft erteilen werde. Ich glaube nun, es sollte die Verteilung des neuen Antrages abgewartet werden, bevor wir ihn diskutieren. Ich behalte mir vor, ihn erst zu begründen, wenn er sich in den Händen der verehrten Mitglieder des Rates befinden wird.

**Präsident:** Der abgeänderte Antrag des Herrn Steiger lautet: «Art. 13. Das Bundesbahnnetz wird in sechs Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben». Ich schlage Ihnen vor, den Artikel 13 auf morgen zurückzulegen.

Zustimmung. — (*D'accord.*)

*Art. 14.*

**Cramer-Frey,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Art. 14 ist durch die Beschlüsse vom letzten Samstag bereinigt.

*Art. 15.*

**Cramer-Frey,** deutscher Berichterstatter der Kommission: Am letzten Samstag haben Sie den Art. 15 in folgender Weise bereinigt:

«Der Verwaltungsrat besteht aus 80 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- a. 25 durch den Bundesrat,
- b. 25 durch die Kantone und Halbkantone,
- c. 25 durch Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe und durch das Eisenbahnpersonal,

d. 5 durch die Kreiseisenbahnräte aus ihrer Mitte. Von den durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern dürfen nicht mehr als neun zugleich Mitglieder der eidgenössischen Räte sein.

Der Bundesrat trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die von anderer Seite zu treffenden Wahlen vorgenommen sind.

Die Amtsdauer beträgt 3 Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.»

Nun ist bei jener Beschlussfassung übersehen worden, eine Bestimmung einzufügen, welche eine Wegleitung darüber giebt, ob mit Bezug auf die Verteilung der durch Landwirtschaft, Handel, Industrie u. s. w. zu wählenden 25 Mitglieder der Bundesrat, bezw. eine Vollziehungsverordnung zuständig sein soll, oder aber, wie die Herren Köchlin, Wild und Wunderly vorgeschlagen haben, die Bundesversammlung. Jedenfalls sollte dieser Punkt noch bereinigt werden, damit dann der Art. 15 vollständig ist.

**Jeanhenry:** Comme M. le président de la commission vient de le constater, le vote intervenu dans la matinée de samedi sur la question de l'organisation du conseil d'administration a été un peu confus en particulier en ce qui concerne le mode de nomination des représentants du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et des associations ouvrières. Ce vote n'est pas complet et laisse ouverte la question de savoir de quelle manière ces grands intérêts nationaux seront représentés au sein du conseil d'administration.

Je pense que dès l'instant où le vote qui a eu lieu sur cette question n'est pas définitif, il sera encore permis aux membres de cette assemblée d'examiner la question et de présenter à la chambre les observations que cet examen leur suggère, et qui n'ont pas été formulées dans la discussion générale, la plupart des députés croyant qu'elles étaient réservées pour la discussion des articles.

Quant à moi, je soutiens que cette représentation telle que M. Wunderly et consorts, et avec eux la minorité de la commission, la voudraient introduire dans la loi, soulève des scrupules constitutionnels de la plus haute gravité.

Que faisons-nous en ce moment? Nous faisons une loi sur le rachat et l'exploitation des chemins de fer et cette loi a pour but de faire rentrer sous l'administration générale de l'état un service exploité jusqu'ici par l'industrie privée, à laquelle l'état avait concédé un véritable monopole, service que nous voulons retirer à l'industrie privée pour en faire un service public. Sur ce point, il n'y a aucun doute possible, puisqu'à l'art. 10 du projet que nous discutons, nous trouvons une disposition qui porte ceci: «L'administration des chemins de fer fédéraux constitue une division spéciale de l'administration fédérale.»

Nous sommes bien, par conséquent, en présence d'un projet qui tend à l'organisation d'un nouveau service public, d'une nouvelle branche de l'administration fédérale, à l'instar de ce qui s'est fait autrefois pour les postes, les télégraphes et les téléphones, ou à l'instar de ce qui se fait dans les cantons en faveur de l'instruction publique, des routes, etc.

Dans ces conditions je me demande si, dans une administration publique, c'est-à-dire dans une autorité, il est possible de confier des pouvoirs exceptionnels, de véritables privilèges à une catégorie de citoyens? En effet, à l'art. 15, MM. Geilinger et consorts nous proposent positivement de décider qu'en dehors des 25 membres nommés par le conseil fédéral et des 25 nommés par les cantons et demi-cantons, le conseil d'administration des futurs chemins de fer suisses comprenne encore 4 délégués de la société suisse d'agriculture, 4 délégués de l'union suisse du commerce et de l'industrie, 4 délégués de la société suisse des arts et métiers, 4 délégués de la société suisse des ingénieurs et architectes et enfin 4 délégués de l'organisation ouvrière suisse, tous désignés par ces diverses associations. On arrive ainsi par voie détournée à constituer des organismes qui ne sont pas constitutionnellement prévus, ne reposent sur aucune base légale et constitueraient de véritables petits états dans l'état.

Cette conception est absolument contraire à celle de l'état moderne qui repose, d'une part, en ce qui concerne l'être collectif, sur le principe de la souve-

raineté du peuple, se manifestant par le suffrage universel exprimé par la totalité des citoyens, et, en ce qui concerne l'individu, sur le principe de l'égalité des citoyens devant la loi.

Si vous acceptez purement et simplement la décision prise samedi, vous bouleversez toute cette organisation en créant de toutes pièces des groupements non prévus par la constitution, des corps de métier, des associations professionnelles, ouvrières, dont l'existence officielle transformerait l'état actuel de notre organisme politique à un point tel que nous retournerions directement à la conception moyenâgeuse de l'état fondé sur le système des castes et des groupements officiels d'intérêts particuliers. Vous arriverez ainsi dans un temps prochain à la décomposition de notre état démocratique et vous marcheriez à grands pas du côté de l'état collectiviste à travers les antagonismes de classes et le choc des intérêts. Vous perdriez ainsi de vue l'idée nationale, l'idée de patrie, l'idée de l'intérêt général et public dont la défense et la garde ne peuvent être confiés qu'aux pouvoirs constitutionnels agissant en vertu d'une délégation de l'ensemble du peuple.

Je me permets de vous rendre attentifs à l'objection que je formule en ce moment et qui me paraît très forte, ainsi qu'aux conséquences pratiques du système que vous semblez vouloir inaugurer. En maintenant votre décision de samedi dernier, vous donnez à des associations qui ne représentent ni tous les commerçants, ni tous les agriculteurs, ni tous les industriels, qui ne sont pas constitutionnellement reconnues et qui ne représentent qu'une partie des intéressés, des attributions considérables et absolument inadmissibles.

Il y aurait un moyen de sortir de cette impasse, ce serait de confier la nomination de ces délégués soit au conseil fédéral, soit à l'assemblée fédérale, soit même au peuple suisse, mais vous ne le faites pas. Tout au plus dans la proposition de M. Wunderly se trouve-t-il une indication de ce genre, mais absolument insuffisante, de sorte qu'au point de vue des principes constitutionnels qui nous régissent on peut formuler les mêmes objections contre elle.

N'y aurait-il aucun moyen de donner satisfaction aux agriculteurs, aux industriels, aux commerçants, à ces catégories dont l'ensemble correspond à la fortune matérielle du pays? Certainement, il faut faire en sorte que ces intérêts soient sauvegardés, mais ils l'ont toujours été directement par les pouvoirs publics dont c'est la mission. Je ne serais pas opposé à ce que dans une affaire comme celle-ci on accordât à ces corps ou associations professionnelles une représentation qui pourrait être envisagée comme légitime, mais en ce qui concerne le mode de nomination, il ne faut pas songer à donner à ces organismes qui ne représentent pas même tous les intéressés, le droit de désignation qui ne peut pas être enlevé aux pouvoirs publics ou au peuple dans son ensemble. Le conseil fédéral comme pouvoir exécutif étant chargé spécialement de veiller à la prospérité générale, c'est à lui à trancher la question de savoir si, dans ces choix, il ne doit pas donner satisfaction à ces intérêts légitimes. A ce point de vue, si vous croyez qu'une garantie soit nécessaire, introduisez-la dans la loi. Pour ma part je n'y vois pas d'inconvénients. Augmentez, par exemple, le nombre des membres du conseil d'administration laissés à la nomination du

conseil fédéral, portez-le à 35 ou 40 et indiquez que sur ce chiffre un certain nombre d'entr'eux devront appartenir aux catégories indiquées. Vous avez déjà limité le droit du conseil fédéral en statuant qu'il ne pouvait prendre plus de 9 membres du conseil d'administration dans l'assemblée fédérale. C'est une nouvelle restriction de même nature que vous adopteriez.

Voilà la seule manière de résoudre la question qui se présente aujourd'hui d'une manière un peu subite, il est vrai, parce que dans la discussion générale on n'a pas abordé ce sujet sur lequel ni le conseil fédéral, ni la commission n'ont fait connaître leur opinion. Le point de vue constitutionnel n'a donc pas été traité et je crois qu'il serait prudent de renvoyer cet article à la commission en la priant d'examiner si, oui ou non, elle croit que la décision prise samedi dernier implique la nomination des membres du conseil d'administration par les sociétés intéressées.

**Präsident:** Herr Jeanhenry beantragt, es sei dieser Artikel an die Kommission zurückzuweisen, damit diese prüfe, ob die Bestimmung betreffend die Vertretung von Handel, Industrie, Gewerbe u. s. w. verfassungsmässig sei. Ich eröffne die Diskussion über diesen Ordnungsantrag.

**Hüberlin:** Materiell bin ich mit dem meisten, was Herr Jeanhenry sagte, einverstanden. Ich glaube, wir haben bei der Beratung und Abstimmung über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates ohne allzugrosse Klarheit etwas beschlossen, was Privilegien enthält, die man bis jetzt nicht gekannt hat, so mit Rücksicht auf die Verbände, mit Bezug auf die Kreisräte u. s. w. Ausnahmsweise kann ein Mitglied der Kreisräte auch im Verwaltungsrat funktionieren. So haben wir eine doppelte Vertretung der Kreisräte, die gar nicht existieren sollten. (Heiterkeit.) Nun frage ich mich aber, unter welcher Form die Sache geprüft werden könne. Die Kommission hat sie schon geprüft und sie kam in ihrer Mehrheit dazu, zu beantragen, beim ursprünglichen Antrag des Bundesrates zu bleiben, wonach der Bundesrat bei den durch ihn vorzunehmenden Wahlen auf die genannten Gruppen Rücksicht zu nehmen hat. Das hat nicht beliebt. Ich habe jenes System letzten Freitag persönlich verfochten. Nun frage ich mich: wie kommen wir aus der Sackgasse heraus, wenn eine solche da ist? Mir konveniert die Rückweisung an die Kommission nicht recht. Eventuell füge ich mich auch ihr. Die ganze Angelegenheit hätte formell eigentlich nur im Stadium der Wiedererwägung vorgebracht werden können. Aber ich gebe zu, dass es vielleicht doch besser wäre, sie rasch und sofort zu erledigen, und jetzt, in diesem Moment, auf den frühern Beschluss zurückzukommen. Ich will Ihnen sagen, warum. Sollte dieser Artikel erst im spätern Termin des Zurückkommens und Wiedererwägens geändert werden, so müsste in Konsequenz eines solchen Beschlusses eine grosse Anzahl anderer Artikel sofort ebenfalls geändert werden. Die Kompetenzen ändern sich, die Wahlart ändert sich, kurz in einer ganzen Reihe von Artikeln



treten sofort neuerdings gewichtige Aenderungen ein. Das könnte mich bestimmen, zu sagen, wir sollen ausnahmsweise schon jetzt auf die Frage zurückkommen, damit wir dann, ist diese Frage einmal erledigt, mit den übrigen Artikeln ungeniert fortfahren können und nicht riskieren müssen, dass wir schon in zwei, drei Tagen neuerdings mit der Frage der Zusammensetzung und der Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates uns zu befassen haben. Ich würde also beantragen, jetzt das Zurückkommen zu gestatten. Eventuell, in zweiter Linie, würde ich dann allerdings für die Rückweisung an die Kommission stimmen.

**Bundesrat Zemp:** Ich möchte Ihnen vorschlagen, sowohl den Antrag des Herrn Jeanhenry auf Rückweisung an die Kommission, wie denjenigen des Herrn Häberlin, jetzt auf den frühern Beschluss zurückzukommen, abzulehnen. Wir haben letzten Samstag über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates diskutiert und es war jedermann klar, was man gewollt hat; es hat sich eine entschiedene Mehrheit für das ausgesprochen, was heute Grundlage der Weiterberatung ist, und ich wenigstens habe nicht die Meinung und nicht das Gefühl, dass wir in eine Sackgasse hineingeraten seien. Wir haben einen Verwaltungsrat von 80 Mitgliedern, so und so komponiert, wobei 25 durch gewisse Verbände zu bezeichnen sind. Das ist alles klar und nun soll man heute wieder darauf zurückkommen! Wir haben nachher auf Antrag Forrer ausdrücklich erklärt, diese Beschlüsse seien nun definitiv und sie werden definitiv bleiben, d. h. es muss das ganze Gesetz in allen Teilen durchberaten werden und dann kommt allerdings der parlamentarische Augenblick, wo man sich fragen kann, ob man wiedererwägen will. Aber ich würde auch dann, wenn die materielle Frage gestellt würde, Ihnen vorschlagen, bei den Beschlüssen vom letzten Samstag zu verbleiben. Ich halte diese Komposition des Verwaltungsrates für die richtige; nur bedarf dieser Artikel einer Ergänzung. Es muss gesagt werden, wie diese Wahlkörper gebildet werden, und welche Quoten von der Gesamtzahl von 25 auf die einzelnen Verbände zu verlegen seien. Wenn wir aber so verfahren, dass wir wieder an die Kommission zurückweisen oder schon jetzt Wiedererwägungsanträge stellen, so werden wir in dieser Woche wieder nicht fertig. Wir müssen doch im Interesse der Sache machen, dass wir über solche an und für sich nicht wichtige Fragen einmal hinwegkommen.

**Decurtins:** Diejenigen, welche für eine Interessenvertretung gestimmt haben, waren sich wohl bewusst, für was sie stimmten und klar, was sie erreichen wollten. Es stehen sich hier zwei Weltanschauungen einander gegenüber. Was der verehrte Herr Vorredner verfiicht, ist die alte, ich möchte sagen die jakobinische Auffassung vom Staate (Heiterkeit), die Auffassung, dass der Staat nichts anderes als ein Aggregat gleichwertiger Atome sei und dass es im eminenten Interesse des Staates liege, keine Berufsverbände sich bilden, keine

Interessenvereinigungen bestehen zu lassen. Es ist Ihnen ja bekannt, dass die grosse französische Revolution ausdrücklich bei schwerer Strafe jede Vereinigung der Arbeiter untersagt hatte, weil sie dachten, nur durch ein solches Verbot die Lage aller Staatsbürger heben zu können. Nun hat aber die ganze seitherige wirtschaftliche Entwicklung gezeigt, dass das Verbot des Zusammenthuns wohl zum grossen Vortheile der Grossen, aber nicht der Kleinen gereicht. Wenn der Kapitalismus die Ausdehnung genommen hat, wie wir es in den meisten Ländern nicht ohne Besorgnis sehen, so hängt das damit zusammen, dass bis tief hinein in die erste Hälfte dieses Jahrhunderts den Arbeitern und übrigen Berufen das Vereinsrecht erschwert oder ganz entzogen war. Nur langsam konnten sich die Arbeiter das Vereinsrecht in England und später auf dem Kontinent erkämpfen; aber überall hat es sich gezeigt, dass gerade durch die Verbände, durch das Zusammenthun die Arbeiter ihre sociale Stellung hoben und besserten. Das Gleiche gilt vom Handwerk und den übrigen Berufsarten. Der Zug, der gegenwärtig durch ganz Europa geht, ist der des Zusammenschlusses zu grossen Interessenvereinigungen. Immer mehr erklärt man, dass die Parlamente doch nur eine unvollkommene und teilweise unrichtige Vertretung seien. Sehen wir uns genauer an, aus was für Leuten die Parlamente bestehen, so er giebt es sich, dass der Prozentsatz der Juristen und der eigentlichen Berufspolitiker ein grosser ist, während die Landwirtschaft, das Handwerk und der eigentliche Arbeiter viel seltener vertreten sind. Bekanntlich hat Lassalle die Meinung ausgesprochen, das eigentliche Volk sei im Parlamente gar schwach oder gar nicht vertreten.

Dieses Ungenügende der parlamentarischen Vertretung erklärt uns, dass die Berufsvertretung in allen europäischen Ländern angebahnt wird und in Deutschland und Oesterreich Berufsgenossenschaften auf dem Wege des Gesetzes gebildet werden.

Heute nun, wo wir zur Verstaatlichung der Eisenbahnen übergehen wollen, hat man für nötig gehalten, für eine richtige sociale Vertretung zu sorgen, und man hat den grossen Berufsverbänden, die in der Schweiz freiwillig zusammengetreten sind, eine Vertretung gewährt. Mir persönlich könnte es gleichgültig sein; wenn Sie diese Berufsvertretung abschaffen wollen, dann verschlechtern Sie die Chancen für Annahme des Gesetzes durch das Volk. Darin, dass Sie den grossen Berufsgenossenschaften eine Vertretung gewährt haben, sehe ich einen gesunden Fortschritt, bin aber da mit Herrn Jeanhenry einverstanden, welcher sagt, es fehle die Organisation der zukünftigen Interessenvertretung.

So sehr man sich gegen die obligatorischen Berufsgenossenschaften gewehrt und sie perhorresciert hat, hier musste man doch dem Gedanken gerecht werden. Die Berufsgenossenschaft, von welcher Herr Favon mit Recht sagt, sie sei die Zelle des Zukunftsstaates, haben Sie hier grundsätzlich angenommen; Sie haben zugegeben, dass eine Berufsvertretung da sein müsse. Die notwendige Folge davon ist, dass diese Vertretung richtig organisiert werde und das ruft der gesetzlich gebildeten Berufsgenossenschaft. Ich begrüsse dieselbe und würde es sehr bedauern, wenn Sie in irgend einer Weise von den so richtigen Voraussetzungen abgehen würden und diese Berufsvertretung aufgeben wollten.

Verwundern muss ich mich, dass Herr Jeanhenry, der ein genauer Kenner der socialen Litteratur ist, die berufsgenossenschaftlichen Bestrebungen als kollektivistisch bezeichnet.

Nein, die Berufsgenossenschaften sind etwas eminent Konservatives und in den meisten Ländern sind sie auch von Konservativen vorgeschlagen und erkämpft worden. Was darin Socialistisches sein soll, das ist mir wirklich unerfindlich. Sie wissen, in Deutschland und Oesterreich waren es vorzüglich konservative Elemente, die kleinen Leute, Handwerker, die Bauernsame u. s. w., welche die Berufsvertretung verlangten. In socialistischen Kreisen hat man keine Furcht vor den Berufsgenossenschaften, weil die socialistischen Vertreter von der ganz richtigen Voraussetzung ausgehen, wenn sich nur die Arbeiter einmal zusammenthun, die richtigen Ziele werden sich dann schon von selber finden.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Ich möchte Ihnen belieben, nun doch jetzt diese Angelegenheit zu bereinigen und weder auf einen Wiedererwägungsantrag, noch auf einen Rückweisungsantrag einzutreten. Als man diese Frage der Vertretung von verschiedenen Berufsverbänden aufnahm, war man sich über den materiellen Inhalt und die materielle Tragweite desselben vollkommen bewusst und aus der ganzen Stimmung, die in diesem Saale herrschte, musste man doch annehmen, dass man allgemein das Gefühl hat, dass hier nun eine Vertretung geschaffen werden sollte, welche dem Verwaltungsrat und der ganzen Organisation gut anstehe. Wenn wir nun davon überzeugt sind, dass wir hier etwas Praktisches schaffen wollen, so sollte man auch über gewisse Bedenken konstitutioneller Natur hinwegzukommen suchen. Es ist allerdings nicht möglich, glaube ich, im jetzigen Momente genau zu sagen, wie die verschiedenen Berufskreise nun zur Vertretung kommen sollen, und deswegen habe ich bereits im Eingange meines Referates über diesen Art. 15 bemerkt, es gehöre in diesen Art. 15 noch eine Bestimmung darüber, wie nun eigentlich dafür gesorgt werden solle, dass eine richtige Verteilung unter die verschiedenen Berufskreise stattfinde. Ich habe gleichzeitig angedeutet, dass es wünschenswert wäre, dass hier der Bundesrat durch eine Verordnung das Richtige vorzukehren suche und zwar bemerkte ich gleichzeitig, dass dem gegenüber die Herren Köchlin, Wild und Wunderly den Antrag gestellt hatten, dass diese Sachen, die Verteilung u. s. w. durch die Bundesversammlung zu regeln seien. Nun möchte ich Ihnen Folgendes vorschlagen, das eventuell als Amendement nach dem zweiten Alinea eingefügt werden könnte: «Näheres über die Verteilung der durch Landwirtschaft, Gewerbe, Handel, Industrie und Eisenbahnpersonal zu wählenden Mitglieder bestimmt ein vom Bundesrate auszuarbeitendes Reglement, welches der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt.» Ich glaube, man käme auf diese Weise aus dem Dilemma, das sich uns allerdings hier präsentiert, heraus und wir dürfen ohne allzugrosse Bedenken einmal den Versuch machen; wenn sich diese ganze neue Anordnung mit der Zeit als nicht durchführbar und zu Friktionen Veranlassung gebend erweisen würde, so könnte man schliesslich wieder ändern. Aber es würde dem

Sprechenden zur Freude gereichen, wenn hier einmal ein Versuch gemacht werden könnte. Ich erinnere daran, dass meinerseits bei Besprechung der Bundesbankvorlage der nämliche Punkt wiederholt in Anregung gebracht worden ist und dass man damals allerdings über diese konstitutionellen Bedenken nicht hinausgekommen ist.

**Köchlin:** Ich bin mit Herrn Jeanhenry vollkommen einverstanden darüber, dass dieser Punkt, wie viele andere, Samstags bestimmt wurde, ohne dass eine Specialdebatte genügend und erschöpfend Licht in der Sache geschaffen hätte. Ich muss gestehen, dass ich vielleicht aus Unkenntnis der Gewohnheiten Ihres hohen Hauses mich in der Generaldebatte darauf beschränkt habe, lediglich im allgemeinen die Grundlage, auf der wir unser Verwaltungssystem aufgebaut haben, zu zeichnen, und mich enthalten habe, in die Details der Anträge einzutreten. Dadurch, dass die Generaldebatte sich so sehr erhitzte und geschlossen wurde und nun ohne Specialdebatte 21 Abstimmungen erfolgt sind, bin ich des Rechtes verlustig geworden, unsere Hauptpunkte so zu entwickeln, wie ich es gerne gethan hätte. Die Composition des Verwaltungsrates ist einer dieser Punkte. In dieser Beziehung bin ich mit Herrn Jeanhenry durchaus nicht einverstanden. Ich glaube im Gegenteil, dass wir in diesen grossen Fragen Handels- und Verkehrskreise direkt interessieren und ihnen das Geschäft näher bringen müssen, und dass es von hohem Interesse für das Ganze wäre, durch die Beteiligung dieser Kreise einen frischen Luftzug in die Organisation zu bringen. Ich trete nicht näher auf die konstitutionellen Erörterungen ein; ich will nur das eine betonen, dass Sie Samstags einig waren, dass diesen Interessengruppen eine Vertretung gegeben werden soll und es fragt sich nun bloss: wie sollen die Gruppen bestimmt und wie die Delegierten gewählt werden? Die Idee ist von verschiedenen Seiten dieses Hauses ausgegangen; die Herren Geilinger und viele andere mehr haben sie unterstützt und wir unsrerseits, haben sie nur in eine allgemeinere, vielleicht richtigere Form gebracht. Ich möchte beifügen, dass die Idee ja nicht neu war. Schon im Jahre 1891, als von der ersten Verstaatlichung die Rede war, hatte die bundesrätliche Botschaft über den Eisenbahnrat, der damals vorgesehen war, Folgendes geschrieben: «Wir halten es für dringend geboten, einen Eisenbahnrat zu schaffen, durch welchen namentlich eine Verbindung des Gewerbes und des Handels mit den Eisenbahnen hergestellt wird. Es ist eine der bedenklichsten Seiten des Privatbahnsystems, dass in dem Lande, in welchem das Volk insgesamt oder durch seine Vertreter bei allen öffentlichen Fragen mitzusprechen hat, und in welchem der Personen- und Güterverkehr einer der wichtigsten Faktoren des gemeinen Wohles geworden ist, die Repräsentanten der Handels- und Industrieinteressen von jeder Einwirkung auf Verwaltung und Betrieb der Bahnen ausgeschlossen sind. In dieser Beziehung sind wir von fremden Staaten schon längst überholt und es ist angezeigt, dass wir uns die Erfahrungen derselben zu Nutze machen.» Die Botschaft schliesst mit den Worten, dass, wenn man in dieser Weise

vorgehe und den genannten Interessen Vertretungen gewähre, man dann das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel mit den Volkskreisen, welche zunächst darauf angewiesen sind, in lebendige und belebende Beziehung bringe. Das ist der Standpunkt wie ihn seiner Zeit der Bundesrat eingenommen hat und wir haben lediglich dieser schönen und grossen Auffassung Folge gegeben, indem wir Samstags den Antrag auf Vertretung der Berufsverbände annahmen. Wir haben Samstags nach Vorschlag Forrer auch beschlossen, dass wir nicht auf die einzelnen Punkte zurückkommen wollen; ich halte deshalb den Antrag Häberlin für nicht zulässig. Dagegen glaube ich, dass es allerdings notwendig ist, dass man den Schlusspassus unseres Antrages noch behandelt, welcher die Wahlkörper und die Zahl der Vertreter bestimmen soll und denselben in eine Form bringt, wie sie den Verhältnissen angepasst ist. Ich möchte meinerseits unsern Antrag aufrecht erhalten und nur die Worte beifügen: 1. «Die Bestimmung der Wahlkörper, die Zahl der Vertreter und die Wahlart» und 2. am Schlusse sagen: «...bestimmt die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates.» Damit wäre die Sache komplet. Ich glaube, dieser Wortlaut dürfte mit dem Vorschlage übereinstimmen, den vorhin das Präsidium der Kommission gemacht hat, und ich kann, wenn Sie die Fassung Cramer vorziehen, mich auch dieser Redaktion sehr wohl anschliessen.

**M. Comtesse:** Il est impossible de ne pas reconnaître la justesse des observations que M. Jeanhenry a présentées en se plaçant au point de vue constitutionnel. Nous nous engageons avec la proposition qui nous est faite par la majorité de la commission dans une voie périlleuse et avant d'y entrer, il faudrait auparavant déterminer par la constitution et la loi les bases de ce régime nouveau, déterminer quels sont ceux qui sont agriculteurs, commerçants, industriels, qui pourront intervenir comme électeurs et qui auront qualité pour voter.

Si vous ne faites pas cela, vous allez créer tout un régime de privilèges, vous créez l'inégalité des citoyens devant la loi. Vous attribuez à quelques sociétés d'agriculture le droit d'élire des représentants pour l'ensemble des agriculteurs suisses, vous attribuez de même à l'union suisse du commerce et de l'industrie le droit d'agir au nom de tous les industriels suisses, du commerce suisse, d'élire seule des représentants dans le conseil des chemins de fer.

Vous entrez ainsi dans une voie pleine de difficultés dont vous ne sortirez plus. Je comprends très bien notre collègue M. Decurtins qui dit: Vous faites un premier pas vers le régime des syndicats obligatoires, vous serez ensuite obligés de faire le second et d'organiser le régime des associations professionnelles. Or, c'est ce que nous ne voulons pas faire.

M. Decurtins prétend que M. Jeanhenry est un disciple de l'école jacobine. Je crois qu'il ferait bien une fois pour toutes de nous épargner toutes ces épithètes qui n'ont rien à faire ici et quant aux syndicats obligatoires, ce n'est pas par cette voie déguisée qu'il faut songer à les introduire. Du reste, il est assez singulier que ceux qui veulent des syn-

dicats obligatoires ne veuillent rien de l'assurance obligatoire. La contradiction éclate aux yeux, et il vaut la peine de la relever. M. Köchlin a compris dans sa proposition qu'il fallait chercher à organiser les collèges chargés d'élire ces représentants de l'industrie, du commerce, de l'agriculture.

L'assemblée fédérale détermine quels corps électoraux (associations, corporations, sociétés) auront le droit d'être comptés sous lettre c (par l'agriculture, le commerce, l'industrie et les métiers) et combien de membres leur appartiennent. Mais si vous voulez organiser la représentation des intérêts de l'agriculture, de l'industrie et des petits métiers, vous êtes obligés de le faire par une loi reposant sur une base constitutionnelle, de manière à assurer à tous les agriculteurs, commerçants, industriels un droit légal de participer par leur vote à l'élection de leurs représentants, sous peine de créer en Suisse ce que nous ne voulons pas, pas plus que M. Decurtins, le droit de créer des privilèges au profit de quelques catégories d'agriculteurs, d'industriels ou d'artisans.

C'est pourquoi je désire de mon côté que cette question importante soit renvoyée à l'examen de la commission: il en vaut bien la peine.

**M. Favon:** Une simple observation. Je n'étais pas au début très favorable à cette représentation des intérêts de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, parce qu'il me semblait que c'était mettre un peu la charrue devant les boeufs. L'opinion de mon honorable collègue M. Comtesse me paraît absolument juste. Il est certainement bien singulier de vouloir donner le droit à l'agriculture, au commerce et à l'industrie de constituer des représentants chargés de disposer d'une partie de la fortune publique. Il est très singulier de donner aux représentants de ces collèges électoraux des droits avant d'avoir songé à organiser ces collèges eux-mêmes, mais cet illogisme est dans la force des choses. La majorité des députés, représentants du peuple suisse, et je crois aussi des citoyens, ne veut pas comprendre que plus nous avançons, plus il sera nécessaire de constituer à côté des pouvoirs politiques une organisation économique dans laquelle les représentants des diverses professions auront leur mot à dire et leur influence à exercer sur les intérêts du pays. Vous repoussez cette idée, vous ne voulez pas l'examiner dans sa vérité, vous ne voulez pas chercher un moyen d'organiser des corps électoraux professionnels avec des compétences que vous discuteriez.

La force des choses l'emporte. A propos de la dernière grève du Nord-Est, la seule parole pratique qui ait été prononcée dans cette enceinte a été qu'il faudrait recourir à l'établissement de tribunaux d'arbitrage permanents entre les employeurs et employés dans le domaine des chemins de fer. Ce n'est pas autre chose que l'organisation prévue par les partisans des syndicats obligatoires.

Toutes les fois que les faits parlent, vous êtes forcés d'arriver à l'organisation des associations professionnelles. Aujourd'hui c'est ce qui arrive; vous voulez donner des représentants aux intérêts économiques engagés dans l'industrie, le commerce, l'agriculture, vous comprenez qu'ils réclament des

garanties et vous craignez de soulever des protestations contre la loi, si vous les laissez en dehors du conseil d'administration. C'est pour cela que vous faites entrer des représentants de ces intérêts, vous les faites nommer par des collèges qui n'existent que virtuellement, vous serez donc forcés de constituer après coup ces collèges électoraux et de prendre certaines précautions.

Voilà pourquoi j'abonde dans le sens de M. Decurtins. Oui, vous entrez dans la voie des syndicats obligatoires et je constate avec satisfaction que ce que vous refusez en théorie, vous l'accordez en pratique; mais vous le donnez par étapes, en obéissant aux circonstances. Je le regrette, car, je le répète, vous arrivez ainsi à mettre la charrue devant les boeufs.

Vous voulez commencer par constituer ces corps électoraux, après vous leur conférerez leurs pouvoirs et vous déterminerez leurs droits.

Vous deviez prendre un autre chemin, je le veux bien, mais je constate que l'idée des syndicats obligatoires progresse et qu'un jour, peut-être prochain, ceux qui sont persuadés de la justesse de cette idée pourront vous la présenter à nouveau avec plus de chances de succès.

**Curti:** Ich hatte eine Ahnung von den Kämpfen, welche sich jetzt entwickeln und habe darum zuerst beantragt, dass die wirtschaftlichen Verbände und das Eisenbahnpersonal nur beratende Stimme haben sollen. Da ich fürchtete, man werde von allen Seiten die konstitutionellen Bedenken geltend machen, so suchte ich über die Schwierigkeit dadurch hinwegzukommen, dass ich diesen betr. Verbänden nur eine konsultative Vertretung geben wollte. Ich habe darüber mit Herrn Wullschleger gestritten; er hat mich einen Jakobiner genannt und ich ihn einen Zünftler. Schliesslich sind wir aber doch auf einem praktischen Boden eingeworden. Dann habe ich mir sagen müssen, wenn man eben das Volk nicht durch direkte Wahlen im Verwaltungsrat repräsentieren lasse, wenn man diesen Boden der Rechtsgleichheit verlasse, so müsse auf irgend eine andere Weise doch dafür gesorgt werden, dass das Volk in den Verwaltungsrat hineinkomme, und ich glaube, man wird in unserer Bevölkerung die Sache so auffassen, dass nun die grosse Zahl unserer Bürger durch diese Vertreter des Eisenbahnpersonals und der beruflichen Verbände im Verwaltungsrat repräsentiert sein werden. Nehmen Sie das weg, so macht eben doch dieser Verwaltungsrat ein recht aristokratisches und bürokratisches Gesicht. Man wird weder die vom Bundesrat Delegierten, noch die von den Kantonen, bezw. den Kantonsregierungen Delegierten, die zu einem grossen Teile auch wieder Berufspolitiker sein werden, als die wirklichen Leute aus dem Volke ansehen, welche die Anliegen der grossen Bevölkerungskreise im Verwaltungsrat vortragen können. Ganz anders, wenn sich Handels- oder Industrievereine oder Bauernverbände, vielleicht auch grosse Konsumvereine u. s. w. vertreten lassen, Leute, welche in der That auch ein sehr grosses Interesse haben an der Festsetzung unserer Fahrpläne, Tarife u. s. w. und die sich jahraus, jahrein mehr oder weniger mit den Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs beschäftigen.

Wenn nun in einer Bevölkerung der Wille so

stark ist, so scheint mir, man solle ihm nicht widerstehen. Es ist das allerdings ein neues Princip; aber es suchen eben diese wirtschaftlichen Bestrebungen in unserm Volke einen Ausdruck in den administrativen Körperschaften, die wir nun vom Bunde aus gründen, und wie schon bemerkt worden ist, hat man gerade, als wir über das Bankgesetz mit einander stritten, sehr oft schon ausgesprochen, dass in dem Bankrat direkte Abgeordnete der Handels- und Industriekreise Platz finden möchten. Wir können aber auch, wenn wir die Sache nicht allzu ängstlich und doktrinär nehmen, uns sagen, dass ja diese 25 Vertreter der wirtschaftlichen Verbände nicht ein Auflösen unseres ganzen Volkes in Interessengruppen bedeuten und dass nicht die Vertreter dieser Interessengruppen im Staate regieren werden; denn diesen 25 Mitgliedern stehen im Verwaltungsrat 25 Vertreter des Bundesrates, 25 Vertreter der Kantone und 5 Abgeordnete der Kreiseisenbahnräte, also die grosse Mehrheit, gegenüber. Angesichts dessen, würde ich meinen, thäte man gut, den Versuch mit dem neuen Princip einmal zu machen. Es will mir nicht scheinen, dass es gefährlich sei. Die 25 werden ja nicht immer miteinander stimmen. Ich glaube, sie werden sich höchst selten koalieren, denn es werden örtliche und ökonomische Interessen sehr verschiedener Art zur Geltung kommen, und was die einen Stände wünschen, werden die andern nicht wünschen. Es liegt aber auch ein Vorteil darin, dass diese Gegensätze in einem solchen Rate sich einigermaßen auszugleichen in der Lage sind und dass man überhaupt vernimmt, welche verschiedenen Ansichten über die Handhabung des Eisenbahnwesens in den verschiedenen ökonomischen Interessengruppen vorhanden sind. Meine Meinung ist darum die, man sollte jetzt bei dem, was beschlossen worden ist, verbleiben, denn es ist ohne Zweifel eine ganz starke Strömung in unserm Volke, welche dieses Fahrzeug treibt. Sonst hätte nicht eine so grosse Zahl der Minderheit aus allen Parteien diesen neuen Grundsatz angenommen. Als ich sah, wie ausserordentlich diese Ansichten und Meinungen gewachsen sind, da musste ich mir sagen, dass es nicht mehr an der Zeit sei, meinen Antrag betreffend beratende Stimme festzuhalten, sondern dass man diesen Vertretern in einer unbedenklichen Weise die entscheidende Stimme geben müsse, derart eben, dass sie einen Teil des Verwaltungsrates konstituieren.

Wenn Sie das wieder weglegen, so fürchte ich, haben Sie dem Rückkaufsprojekt kaum gute Dienste geleistet; denn nachdem Sie die Kreiseisenbahnräte nicht zu Wählern der Kreisdirektionen gemacht haben, will mir scheinen, sei diese Vertretung der wirtschaftlichen Interessen für das Projekt in den Fluten der Volksabstimmung ganz besonders notwendig geworden. Ich möchte zwar nicht aus dem letztern opportunen Grunde ein neues einführen; aber ich thue es deshalb, weil ich Princip in unsere staatsrechtlichen Verhältnisse meine, es präsentiere sich hier dieses Princip in einer Art und Weise, welche auf keinen Fall schaden kann, welche die Erfahrung prüfen wird und die eigentlich jetzt nach der ganzen Anschauungsweise, die sich gebildet hat, abzuweisen nahezu eine Unmöglichkeit ist.

Im speciellen, um noch ganz kurz einige Worte

über die Fassung des Artikels anzubringen, möchte ich sagen, dass diese 25 Abgeordneten durch die Verbände selber gewählt werden sollen. Denn wenn Sie das nicht zugeben würden, so glaube ich, würden alle diejenigen, welche nun einen grossen Gewinn in dieser Neuerung sehen, sich ausserordentlich enttäuscht fühlen. Es wäre ganz sicher fehlgegriffen, wenn Sie sagen würden, der Bundesrat solle diese 25 Vertreter wählen, nachdem der Bundesrat bereits 25 Delegierte in den Verwaltungsrat senden kann. Keiner dieser Verbände würde es gerne sehen, wenn man aus seinem Schosse den und den als Vertreter bezeichnen würde und nicht diejenigen, welche der Verband selber haben will. Und es würde in den Verbindungen selber nur zu Eifersüchteleien und zu Reibungen führen, wenn die einen oder andern von einem fremden Wählenden vorgezogen werden würden. Ich würde nicht sagen, dass die Wahlart noch eigens im Gesetz vorgeschrieben werden soll; dagegen würde ich empfehlen, wie in den Anträgen des Herrn Schobinger und den meinigen in dieser Sache vorgeschlagen war, zu sagen: «Näheres über die Verteilung der Repräsentanten des Eisenbahnpersonals und der wirtschaftlichen Verbände bestimmt ein vom Bundesrat auszuarbeitendes Reglement, welches der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt.» Dass dieses Reglement an die Bundesversammlung gebracht werden soll, würde ich um der Wichtigkeit der Sache willen fordern. Denn ich denke mir, dass es dem Bundesrat auch nur recht sein kann, wenn er nicht allein für das Verhältnis zwischen diesen sehr grossen Verbänden die Verantwortlichkeit tragen muss.

Ich empfehle Ihnen also, diese 25 Delegierten des Eisenbahnpersonals und der wirtschaftlichen Verbände festzuhalten, zu erklären, dass dieselben durch die Verbände selbst gewählt werden — also 25 durch die Verbände, soll es heissen — und dass über die Verteilung der 25 Vertreter ein Reglement vom Bundesrat ausgearbeitet werde, das von der Bundesversammlung zu genehmigen sei.

**M. Jeanhenry:** Je ne voudrais pas prolonger indéfiniment ce débat. L'heure est très avancée et je demande la permission de répondre simplement, par politesse, quelques mots à M. le conseiller fédéral Zemp et à mon honorable collègue M. Decurtins.

M. le conseiller fédéral Zemp nous a dit tout à l'heure que la question devait être considérée comme liquidée et que le vote de samedi devait être considéré comme un vote définitif. Je réponds à M. le conseiller fédéral Zemp que même en s'en tenant au vote de samedi, sans parler de la confusion au milieu de laquelle il s'est produit et qui a été reconnue par plusieurs orateurs, nous constatons que la chambre a voté sur une représentation de 25 membres attribués à l'agriculture, au commerce et à l'industrie et aux unions ouvrières, mais que le vote ne tranche en aucune façon le point capital de cette innovation, c'est-à-dire la question de savoir comment ces corps électoraux seraient organisés et comment on procéderait pour la nomination de ces députés d'un nouveau genre. Il est impossible de laisser subsister dans la loi sur le rachat la dispo-

sition qui figure dans le résumé que M. le président de la chambre a fait distribuer aujourd'hui. Il faudrait revoir et compléter cette rédaction et la meilleure preuve que ce travail est nécessaire, est démontrée par les nombreuses propositions qui surgissent ici, de la part de M. le président de la commission, de M. Köchlin, de M. Curti, qui a même réservé pour la sienne une meilleure rédaction.

Je vous demande, si, en présence de cette situation et des objections très graves que cette disposition soulève, il n'est pas indiqué que cet article soit renvoyé à la commission avec le mandat de revoir tout cet article et de nous apporter un texte qui ne soit pas en opposition formelle avec les bases fondamentales de notre droit public et constitutionnel.

Permettez-moi de vous signaler simplement une difficulté pratique, énorme, dans laquelle vous vous trouveriez, en entrant dans cette voie avant de reviser l'art. 4 de la constitution. Il suffit de constater que dans ces corporations professionnelles se trouvent des étrangers et des mineurs, c'est-à-dire des individus qui, sur le terrain politique, ne sont pas même des électeurs. Cela dit, je réponds à M. Decurtins ceci: Il est évident que nous soutenons tous des points de vue différents, que nos doctrines ne sont pas les mêmes et nous ne nous plaçons pas sur le même terrain. M. Decurtins a cru me terrasser en me lançant à la tête l'épithète de jacobin. Le mot n'est pas pour m'effrayer, ni la chose non plus. Cependant je crois pouvoir lui dire que je ne me tiens ni pour un jacobin, ni pour un girondin, mais pour un citoyen suisse de la fin du dix-neuvième siècle. Mais je n'hésite pas à dire que je me considère encore aujourd'hui comme un fils respectueux de la révolution française. Quand on m'aura démontré qu'au dessus de la déclaration des droits de l'homme, ce catéchisme politique de tous les peuples libres, il y a quelque chose de préférable, je me déclarerai prêt à l'accepter. Je n'estime pas, en effet, que la société doive s'immobiliser même dans des doctrines qui paraissent ne jamais devoir être dépassées et semblent résumer en elles toute la science et toute la philosophie humaines. Le progrès n'est pas un vain mot et quelle que soit l'excellence, à mon sens, des doctrines de la révolution, je considérerais comme un véritable sacrilège de déclarer qu'il est impossible de trouver mieux et de nier ainsi la marche ascendante de l'humanité vers un idéal supérieur. Si nous arrivions, mais par la voie régulière, par la voie constitutionnelle, à reconnaître qu'à l'heure qu'il est le suffrage universel tel que nous l'avons organisé ne semble plus donner satisfaction à tous les intérêts légitimes qu'il y a dans notre société démocratique, travaillée — ce n'est peut-être pas un bonheur — par les besoins matériels et la soif de toutes les jouissances, si nous arrivions, dis-je, constater que dans cette donnée et parce qu'en effet il convient de donner satisfaction à ces intérêts qui, dans une certaine mesure sont respectables, mais qu'il ne faut pas constituer en intérêts prédominants, il convient de créer à côté du suffrage universel ou dans le suffrage universel des organisations nouvelles, je consentirais volontiers à cet examen. Il a d'ailleurs été fait déjà par un publiciste français de grand mérite, M. Charles Benoit, qui est arrivé sur ce terrain à

des conclusions positives que je considère encore comme inadmissibles, mais qui peuvent servir de base utile de discussion. Mais cette question d'une importance capitale ne peut pas être traitée incidemment et à l'occasion d'une loi sur le rachat des chemins de fer suisses. Elle touche aux fondements mêmes de notre organisation politique et démocratique. Pour y arriver, il faut reviser notre pacte fondamental, adopter un nouveau texte constitutionnel, biffer peut-être l'art. 4 de la constitution qui proclame l'égalité des citoyens devant la loi et la suppression de tous les privilèges. Jusqu'à ce qu'on ait décidé le peuple suisse à faire ce saut dans la voie nouvelle où on se propose de le faire entrer, je pense qu'il s'écoulera encore bien du temps.

C'est pour cela que je vous demande de voter ma modeste proposition de renvoi à la commission, afin de ne pas créer dans une matière aussi délicate la confusion et le gâchis et aussi afin de permettre à la commission, après nouvel examen de la question, de nous présenter des dispositions nouvelles

que nous pourrions adopter sans crainte et sans arrière-pensée.

**Häberlin:** Nachdem man die Sache bereits materiell besprochen, sich dabei aber gezeigt hat, dass noch vieles unklar ist, ziehe ich meinen Antrag zurück und vereinige mich mit demjenigen des Herrn Jeanhenry.

*Abstimmung — Votation.*

Der Rückweisungsantrag Jeanhenry wird mit 55 gegen 39 Stimmen angenommen.

(La proposition de renvoi de M. Jeanhenry est acceptée par 55 voix contre 39.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici le débat est interrompu.)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1897 - 16:00
Date	
Data	
Seite	1071-1092
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 827

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> 56

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 5. Oktober 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 5 octobre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 1071 hievor. — Voir page 1071 ci-devant.)

**Präsident:** Nachdem Sie gestern den Art. 13 betr. die Einteilung der Kreise zurückgelegt haben, schlage ich Ihnen vor, diesen Artikel nun zu erledigen und zwar würde ich Ihnen beantragen, gerade auch den Art. 22 mit in Beratung zu ziehen, welcher als Sitz der Generaldirektion Bern bezeichnet.

Zustimmung — (*D'accord*).

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Da durch die von seiten des Herrn Steiger eingebrachten zwei verschiedenen Anträge, von denen einer gestern und der andere heute gedruckt ausgeteilt wurde, auch die Frage des Sitzes der Generaldirektion aufgerollt worden ist, erlaube ich mir, mit wenigen Worten auf diese Sitzfrage zu sprechen zu kommen.

Ihre Kommission hat ohne Diskussion mit Mehrheit Bern als Sitz der Generaldirektion vorgeschlagen. Es lagen ihr Eingaben der Regierungen von Basel, Bern, Luzern und Zürich vor, welche sich alle mit mehr oder weniger zutreffender Begründung um den Sitz der Generaldirektion beworben haben. Ohne mich über die grössere oder geringere Berechtigung der einen oder andern dieser Städte auszusprechen, möchte ich mich principiell nur dahin äussern, dass aus verwaltungstechnischen Gründen der Sitz der Generaldirektion nicht mit dem Sitz der Bundesbehörden zusammenfallen muss.

Das ist alles, was ich vorläufig zu Art. 13 in Verbindung mit Art. 22 zu bemerken habe.

**Steiger:** Der Antrag, den ich zu stellen mich beehrt habe, ist sowohl in seiner ursprünglichen, als in seiner abgeänderten Fassung demselben Motiv

entsprungen und befolgt den gleichen Zweck. Es lag mir hauptsächlich daran, dem hohen Bundesrat nicht zu verschweigen, welchen bemühenden Eindruck es bei einem grossen Teil der bernischen Bevölkerung zu Stadt und Land gemacht hat, dass bei der Bestimmung der Kreisdirektionssitze Bern ganz stillschweigend übergangen worden ist. Ist dieser Eindruck nicht begreiflich? Bern besitzt von dem zum Rückkauf in Aussicht genommenen Eisenbahnnetz mit über 500 Kilometer einen Fünftel auf seinem Territorium. Es besitzt ausserdem eine grössere Zahl von Nebenbahnen, welche sich in den nächsten Jahren infolge des Beschlusses, den das Bernervolk erst vor wenigen Monaten gefasst hat und der dahin geht, dass zum Ausbau der im Kanton in Aussicht genommenen Nebenbahnen von Staats wegen eine Summe von 21 Millionen bewilligt sei, noch erheblich vermehren werden. Ist es da zu verwundern, wenn man sich sagt, es wäre da sowohl angesichts der 500 km Normalbahnen, die für den Rückkauf in Aussicht genommen sind, als angesichts der doch in ihrem Betrieb mit den Hauptbahnen mehr oder weniger in Verbindung stehenden Nebenbahnen, deren Rückkauf in näherer oder weiterer Ferne ebenfalls nicht unmöglich erscheint, für eine Kreisdirektion Thätigkeit genug? Wenn wir diese Verhältnisse ins Auge fassen, so werden wir sagen, dass es nicht kantonale Empfindlichkeit im gewöhnlichen Sinne des Wortes ist, sondern dass es wirkliche Verkehrsinteressen sind, welche vielerorts die Erwartung hervorgerufen haben, dass Bern, wo bisher der offizielle Sitz des grössten schweizerischen Bahnnetzes sich befand, nach der Verstaatlichung nicht schlechter behandelt werden, sondern ebenfalls einen Kreisdirektionssitz erhalten. Wenn ich sage, dass hier weniger kantonale politische Interessen als



Verkehrsinteressen, oder wie Herr Curti sich dieser Tage richtig ausgedrückt hat, regionale Interessen in Frage kommen, so denke ich da vorzüglich an die zwischen der Bevölkerung und einer Kreisdirektion bestehenden Beziehungen, welche viel lebhafter, viel wichtiger sind und viel tiefer ins tägliche Verkehrsleben einschneiden, als diejenigen zwischen dem Publikum und der Generaldirektion. Nach dem vorliegenden Projekt sind den Kreisdirektionen, nicht mit Unrecht, erhebliche Kompetenzen zugebracht. Sie sollen die grösste Zahl ihrer Angestellten wählen, sie haben bis zu einer gewissen Kreditsumme — Fr. 100,000 werden genannt — Arbeiten zu vergeben, sie führen Reparaturen, Ergänzungsbauten u. s. w. aus. Daran ist die Bevölkerung sehr interessiert. Da kommt es für sie sehr viel darauf an, ob der Sitz der Kreisdirektion irgendwo weit weg in der Eidgenossenschaft oder ob er in einem Centrum liege, von dem aus diese Wahlen von Angestellten und diese Vergabung von Arbeiten in einer Weise zu gewärtigen ist, die den wirklich berechtigten Bedürfnissen und Ansprüchen der Gegend, durch deren Mitte die Bahnen laufen, entspricht. Wenn Sie die Eisenbahnkarte zur Hand nehmen, so macht es sich eigentümlich, dass zwischen Basel an der Nordgrenze und Lausanne am schönen Leman kein Direktionssitz liegen soll, während im Osten der Schweiz zwei Direktionssitze so nahe an einander gerückt sind, wie kaum Bern und Lausanne, oder Bern und Basel sich nahe liegen. Das fällt auf und man bekommt den Eindruck, es sei da nicht eine geographisch natürliche und den bestehenden Verkehrsverhältnissen entsprechende Verteilung der Kreisdirektionen, sondern eine etwas künstliche Amputation in Aussicht genommen.

Das war der Grund, warum ich glaubte, Ihnen von erwähnten der weitverbreiteten Stimmung Kenntnis geben zu sollen. Ich hielt dafür — und so entstand mein erster Antrag — es würde dem Begehren nach einer Kreisdirektion in Bern leichter entsprochen werden können, wenn wir nicht darauf beharrten, die Generaldirektion bei uns zu haben, nachdem ja der Bundesbehörde durch die Wahlkompetenz ohnehin in hinlänglicher Weise der gebührende Einfluss auf die Leitung der Bahnen gesichert ist. Ich hatte an Luzern gedacht, das günstig central gelegen ist. Nachdem der Herr Stadtpräsident von Luzern mir aber erklärte, dass sie die Generaldirektion gar nicht begehren und nachdem der Herr Stadtpräsident mir die Befürchtung aussprach, dass wegen der Generaldirektion wieder der Kampf, den man bisher glücklich vermieden habe, entbrennen möchte, hatte ich keinen Grund mehr, den zweiten Teil meines ursprünglichen Antrages festzuhalten, und ich schlug daher vor, anstatt der fünf von der Kommission beantragten Kreisdirektionssitze unter Hinzufügung von Bern deren sechs zu schaffen. Es war nun natürlich meine Pflicht, mich davon zu überzeugen, wie sich die Sache in praxis machen werde. Obwohl hier nicht der Ort ist, Ihnen ein Tableau über die zu schaffenden Kreise aufzurollen, kann ich Ihnen doch sagen, dass ich mich überzeugt habe, dass mit den sechs Kreisdirektionen eine sehr natürliche, den Verkehrsverhältnissen entsprechende Einteilung vorgenommen werden kann, und dass alle diese sechs Kreise einen Bahnkomplex von 400 bis 600 km erhalten würden.

Das sind in Kürze die Motive für meinen abgeänderten, nun einzig vorliegenden Antrag, der dahin

geht, zu sagen: «Das Bundesbahnnetz wird in sechs Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben».

Der Sprechende ist ein überzeugter Freund des Rückkaufes, freilich nicht ein begeisterter Freund, der sich mit allzu kühnen Hoffnungen tragen würde. Aber es ist meine Ueberzeugung, dass einzig in der Verstaatlichung der Eisenbahnen das Mittel liegt, um den berechtigten Forderungen des wirtschaftlichen Lebens zu entsprechen, denen die Privatbahnen sich nicht gewachsen gezeigt haben. Ich habe auch zu allen denjenigen Artikeln gestimmt, welche dafür sorgen wollten, dass dem Bunde wirklich die Oberleitung der Bahnen zukomme. Aber umsomehr würde ich es bedauern, wenn die Beiseitelassung, die Zurücksetzung Berns als Sitz einer Kreisdirektion bei vielen meiner Mitbürger eine Verstimmung und Bitterkeit hinterlassen würde. Ohne dass ich für meine Person erklären möchte: wenn Bern nicht eine Kreisdirektion erhält, so verwerfe ich die Vorlage — es hängt dies vorläufig noch von andern Dingen ab — so möchte ich doch alle diejenigen, welche sich etwa einbilden, dass der Kanton Bern mit Wucht und Begeisterung in der Volksabstimmung für die Vorlage eintreten werde, davor warnen, sich nicht allzu grossen Hoffnungen und Illusionen hinzugeben, sofern eben dieses bei vielen thatsächlich jetzt vorhandene bittere Gefühl nicht beseitigt werden kann.

**Künzli:** Der Entwurf des Bundesrates sah die Einteilung des Netzes in drei Kreise vor. Es wären somit auf jeden Kreis ungefähr 900 Kilometer Eisenbahnen gefallen. Niemand wird behaupten können, dass eine solche Einteilung in drei Kreise vom eisenbahntechnischen Standpunkt aus nicht genügt hätte. Die Jura-Simplonbahn umfasst jetzt schon ein Netz von 900 Kilometer, und wenn es der Direktion der J. S. möglich ist, dieses Netz gut zu dirigieren, so würden wohl auch die Direktionen der zwei andern Kreise im stande gewesen sein, einem Netz von je 900 Kilometer vorzustehen. Der Ständerat hat aber dem Vorschlag des Bundesrates nicht zugestimmt, er schlägt Ihnen vor, fünf Eisenbahnkreise zu bilden und Ihre Kommission pflichtet diesem Vorschlag bei. Warum das? Weil man sich allseitig sagt, dass es nicht angehe, über die bisherigen Verhältnisse hinweg einfach zur Tagesordnung zu schreiten. Wir haben bisher sechs Sitze von Eisenbahngesellschaften gehabt: Lausanne, Bern, Basel, Zürich, St. Gallen, Luzern, und wir sind mit dem Ständerat der Ansicht, dass man diese sechs Städte auch im Fall der Verstaatlichung der Eisenbahnen berücksichtigen müsse. Es war namentlich von vorneherein ein Fehler, dass man die wichtige Handels- und Industriestadt Basel, das grosse Eingangsthor zur Schweiz, ausschliessen wollte. Wir sind der Ansicht der Kommission, dass die Generaldirektion nach Bern gehört, in die Bundesstadt, und dass man die fünf andern Städte mit Kreisdirektionen abfinden solle. Ich begreife nun sehr wohl, dass Bern zu der Generaldirektion gern auch noch eine Kreisdirektion hätte, dass man es nicht gerne sieht, wenn der grosse Kanton Bern, wie das schon bei den Militärkreisen der Fall war, zerrissen wird und dass man aus dem ganzen Kanton Bern lieber einen ein-

eitlichen Kreis machen würde. Allein ich glaube, hier dürfe sich der Kanton Bern nicht an das Wort halten: «Alles üses!» Man muss ändern auch etwas einräumen, und ich glaube, wenn man auf der einen Seite den Anspruch der Stadt Bern auf einen Kreissitz nicht berücksichtigt, so wird ihr das auf der andern Seite doppelt wieder zugebracht durch die Generaldirektion, denn diese ist doch viel wichtiger als die Kreisdirektion; sie wird auch über eine grössere Zahl von Beamten verfügen als die Kreisdirektion. Wir dürfen deshalb doch erwarten, dass der Kanton Bern nicht hartnäckig am Vorschlag von Steiger festhalten, sondern dass er einstehen werde, wo es sich um die Verwirklichung eines grossen Gedankens handelt, für welchen die bernischen Staatsmänner und der Kanton Bern stets energisch eingetreten sind. Ich möchte nun aber, um, wenn möglich, zu verhindern, dass hier ein grosser Markt entstehe, den Antrag stellen, es möge der Rat beschliessen, dass der Sitz der Generaldirektion nicht auch gleichzeitig Sitz einer Kreisdirektion sein könne.

**Degen:** Ich habe mir erlaubt, Ihnen den Antrag zu unterbreiten, bei Art. 17, Alinea 2, aufzunehmen, dass die fünf Kreise, deren nähere Umschreibung einer Vollziehungsverordnung vorbehalten bleiben soll, eine Betriebslänge von wenigstens 400 Kilometer haben müssen. Durch Ihre Abstimmung über den Antrag Dinkelmann haben Sie unzweideutig dargethan, dass es Ihnen darum zu thun ist, ein Gesetz zu schaffen, das nicht bloss im Princip den Bund zum Rückkauf der Bahnen ermächtigt, sondern das neben dieser allgemeinen Bestimmung auch Bestimmungen über die Organisation der Bahnverwaltung enthält, und Sie haben meiner Auffassung nach in dieser Hinsicht richtig gehandelt. Denn wenn es auch für den principiellen Freund der Verstaatlichung genügt hätte, dieses Princip in einem Gesetz niedergelegt zu sehen, so wissen wir doch alle, dass ein grosser Teil des Volkes wissen will, welche politischen Einflüsse eine so wichtige Vorlage in sich schliesst und welche Vor- und Nachteile den einzelnen Landesteilen aus derselben erwachsen. Sie haben nun die politische Seite der Organisationsfrage letzte Woche und gestern noch einlässlich diskutiert und diejenigen Bestimmungen getroffen, die der Mehrheit Ihres Rates als die richtigen erschienen. Ich denke, es liege nun in unserer Aufgabe, dieselbe Klarheit auch bezüglich der andern Seite der Vorlage, besonders bezüglich des vorliegenden Artikels zu schaffen. Dass man sich im Volke, zunächst in den direkt interessierten Kreisen, äusserst lebhaft mit der Kreiseinteilung der Eisenbahnen beschäftigt, das hat Ihnen soeben Herr v. Steiger bewiesen, das beweisen Ihnen ferner auch die Zuschriften der Kantonsregierungen, die an Sie gelangten, und das zeigt Ihnen endlich auch die Debatte, die im Ständerat über diesen Teil der Organisation waltete, dessen Lösung, je nachdem sie ausfällt, dem Gesetz neue Sympathien schaffen oder aber bereits bestehende Sympathien wieder nehmen wird.

Es hat deshalb auch bereits die Vorlage des Bundesrates, die drei Kreise vorsah, was, vom Standpunkt einer sparsamen, rationellen Verwaltung aus betrachtet, sicherlich das Richtigeste gewesen wäre, wohl nur aus Gründen der Opportunität im Ständerat

schon die Aenderung erleiden müssen, dass an Stelle der drei Kreise fünf Kreise treten sollen mit Sitz in Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen und wir sind darüber orientiert, dass nach dem Wunsch des Ständerates Bern nach Art. 22 Sitz der Generaldirektion werden soll. Ich stehe nun ganz auf dem Standpunkte meines verehrten Herrn Vorredners und denke auch nicht, dass der Beschluss des Ständerats in Ihrem Rat auf besondere Schwierigkeiten stossen werde, wohl aus dem einfachen Grunde, weil dadurch am wenigsten bereits eingelebte Verhältnisse geändert, am wenigsten lokale Interessen tangiert werden, und weil es auch nicht in Ihrer Absicht liegen kann, einem einzelnen Ort neben der Kreisdirektion auch noch die Generaldirektion zu geben. Wir sind also darüber orientiert, dass künftig, wenn die Verstaatlichung eintritt, die Kreisdirektionen da schalten und walten werden, wo bis anhin die Direktionen der Hauptbahnen waren. Allein wir sind in keiner Weise darüber orientiert, welche Umschreibung der einzelnen Bahnkreise uns die in Aussicht gestellte Vollziehungsverordnung bringen wird. Der Sprechende hat die Auffassung, dass uns diese Vollziehungsverordnung eine möglichst gleichmässige Zuteilung von Bahnkilometern auf die einzelnen Kreise bringe, denn schon der Art. 32 der bundesrätlichen Vorlage bestimmt, dass die einzelnen Kreisdirektionen gleichmässig aus drei Mitgliedern bestehen sollen, und Sie haben diese Bestimmung letzten Samstag bestätigt. Es liegt also schon im Interesse einer richtigen Verwaltung, dass hier keine allzu grossen Ungleichheiten stattfinden. Auch wird das weder in Ihrem, noch im Willen des Volkes liegen. Es wäre sicherlich auch nicht recht, wenn einmal die Bahnen in den Besitz der Nation übergehen, dass dann einzelne Landesteile die Vorteile, welche mit dem Betrieb und der Administration der Bahnen verbunden sind, zu ungunsten anderer Landesteile akkumulieren. Im Gegenteil, ich halte es meinerseits für ein Gebot der Gerechtigkeit und Billigkeit, dass diese Vorteile möglichst gleichmässig verteilt seien, immerhin nicht weiter, als es das Gesamtinteresse erlaubt. Ich für meinen Teil bin darüber beruhigt, dass die Vollziehungsverordnung seinerzeit diesem Gebot der Billigkeit auch gerecht werde, aber etwas Bestimmtes, Greifbares ist in der Vorlage in dieser Beziehung immerhin nicht niedergelegt und wir können es nicht verhüten, dass sich nicht in einzelnen Schichten unserer Bevölkerung, zumal in den direkt interessierten Kreisen, eine gewisse Beunruhigung zeigt, dass Befürchtungen laut werden, es könnte die Einbusse, die man infolge der Einführung einer Generaldirektion so wie so erleidet, durch eine ungleichmässige Einteilung des ganzen Netzes noch grösser werden. Darum, meine ich, kann es nur gut sein, wenn wir etwas Bestimmtes darüber im Gesetz selber niederlegen.

Nun bin ich mir allerdings darüber klar, dass es ausserordentlich schwierig ist, beim gegenwärtigen Stadium der Rückkaufsfrage diesfalls etwas Bestimmtes zu schaffen, wenn man nicht befürchten will, allzutief in den Mechanismus der zukünftigen Bundesbahnverwaltung einzugreifen und wenn man nicht riskieren will, etwas Unpraktisches zu schaffen. Ich begreife darum wohl, dass der Herr Präsident der Kommission sich gegen meinen Antrag aussprach. Indessen habe ich die Erfahrung gemacht, dass man

in massgebenden Kreisen darüber einig ist, dass eine Zuteilung von mindestens 400 Kilometer auf den einzelnen Kreis sich durchführen lasse, ohne dass man dabei auf irgendwelche Schwierigkeiten in bahntechnischer oder administrativer Beziehung stosse. Bei einer Gesamtlänge der Bahnen von 2629 km, die wir für den Rückkauf vorgesehen haben, würde der arithmetische Fünftel 529 km ausmachen. Die Differenz zwischen dieser Zahl und dem vorgeschlagenen Minimum von 400 km ist so reich bemessen, dass genügend Spielraum für die später kommende Einteilung und für kleinere Modifikationen, auf welche der Bundesrat in seiner Botschaft speziell aufmerksam macht, geboten ist. Angesichts dieser Thatsache und dieser Verhältnisse glaube ich doch, dass es der Annahme des Gesetzes nur förderlich sein könnte und beruhigend wirken müsste, wenn wir eine derartige Bestimmung, so geringfügig sie allerdings an und für sich scheinen mag, ins Gesetz aufnehmen. Ich möchte zu bedenken geben, dass es manchmal mehr Detailbefürchtungen und Detailanlässe sind, welche grosse Gesetze zu Fall bringen und dass solche Pfeile manchmal sicherer treffen, als grosse principielle Bedenken.

Ich empfehle Ihnen also, im Interesse der Vorlage die von mir vorgeschlagene Bestimmung ins Gesetz aufzunehmen. Dabei habe ich die Anschauung, dass es bei der vom Ständerat vorgeschlagenen Kreissitzregelung sein Bewenden haben solle.

**Präsident:** Nachdem ich denjenigen Herren, welche zu Art. 13 Anträge eingereicht hatten, Gelegenheit gegeben habe, ihre Anträge zu begründen, halte ich es für angezeigt, dass wir Stellung zu dem Antrag des Herrn Künzli nehmen, den ich als Ordnungsantrag betrachte und als solchen zur Diskussion stelle.

**Heller:** Ich möchte mich gegen diese Auffassung aussprechen; wir können doch im Gesetze nicht einen Artikel aufnehmen des Inhalts, wie er beantragt worden ist. Es scheint mir, die Aeusserung des Herrn Oberst Künzli sei mehr nur ein Mot d'ordre, es sei nicht zulässig, dass Generaldirektion und Kreisdirektion in einer Stadt vereinigt werden. Das mag die Einzelnen bei der Abstimmung leiten; aber über diesen Antrag selber kann, glaube ich, nicht abgestimmt werden. Wir sind bei einer Gesetzesberatung und haben die Gesetzesvorlage zu bereinigen; etwas anderes aber, was ausserhalb des Gesetzes liegt, haben wir nicht zu beschliessen. Bei der Abstimmung wird sich dann entscheiden, ob die Mehrheit des Rates der Ansicht des Herrn Künzli ist. Ich möchte mich also nur dagegen verwahren, dass mitten in der Gesetzesberatung über etwas debattiert und abgestimmt wird, das nicht im Gesetze selber Aufnahme findet.

**Künzli:** Selbstverständlich habe ich nicht daran gedacht, dass ein derartiger Antrag ins Gesetz aufgenommen werden könne; aber ich glaube, wir seien doch berechtigt, einen solchen principiellen

Beschluss zu fassen, um dadurch die Diskussion zu vereinfachen.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Es handelt sich hier einfach um einen Ordnungsantrag, und ich sehe nicht ein, weshalb über denselben eine Diskussion und Abstimmung nicht zulässig sein sollte.

**Hüberlin:** Wenn man über das, was Herr Künzli vorschlägt, abstimmen will, so müsste doch ein Antrag vorliegen, der dann zum Inhalt des Gesetzes erhoben würde. Nun ist ganz gut denkbar, dass innere Gründe da wären, die es ratsam machen würden, ein für allemal im Gesetz den Grundsatz aufzunehmen, die Generaldirektion und eine Kreisdirektion dürfen nicht am nämlichen Orte vereinigt sein. Ob das begründet wäre, will ich nicht untersuchen; ich zweifle daran. — Also entweder haben wir es mit einem wirklichen Antrag zum Gesetz zu thun, oder aber es ist das, was Herr Künzli sagt, eine blosser Meinungsäusserung, die jeder nach Gutfinden bei der Abstimmung würdigen mag. Auch eine Ordnungsmotion ist der Antrag Künzli nicht.

**Präsident:** Wenn das Wort nicht weiter verlangt wird, so würde ich Sie anfragen, ob Sie zuerst den Ordnungsantrag Künzli in Beratung nehmen oder einfach die Diskussion fortsetzen wollen.

Rufe: Fortsetzen!

#### Abstimmung. — *Votation.*

Mit 44 gegen 38 Stimmen wird sofortige Behandlung des Antrages Künzli beschlossen.

(Par 44 voix contre 38 le conseil décide de traiter en première ligne la proposition de M. Künzli.)

**Präsident:** Ich eröffne die Diskussion über den Antrag Künzli.

**Pestalozzi:** In den letzten Wochen haben verschiedene Besprechungen zwischen Vertretern derjenigen Städte stattgefunden, welche im Falle waren, sich um den Sitz der Generaldirektion zu bewerben, und zwar in dem Sinne, um womöglich im Rate selbst eine Diskussion, die unter Umständen unliebsam verlaufen könnte, zu vermeiden. Wenn es sich heute nun darum gehandelt hätte, so wie die Sache gestanden, sich auszusprechen, so hätte ich mich darauf beschränkt, eine diesfallsige Erklärung namens der Zürcher in Ihrem Rate abzugeben.

Durch den Antrag des Herrn Steiger hat sich die Sache geändert, und es ist Ihnen nun von Herrn Künzli beantragt worden, es möchte principiell beschlossen werden, dass der Sitz der Generaldirektion und der Kreisdirektion nicht zusammen-

fallen dürfe. Nur über diese Frage ist die Diskussion eröffnet; ich werde mich deshalb auch darauf beschränken, mich darüber auszusprechen, und da erinnere ich zunächst an die Beratungen, welche im Ständerate stattgefunden haben.

Im Ständerat lag eine Bewerbung seitens der kaufmännischen Gesellschaft von Zürich um den Sitz der Generaldirektion vor, in der sie erklärte, dass sie in diesem Falle auf eine Kreisdirektion verzichte. Es lagen ferner die Bewerbungen von Bern, Basel und Luzern vor. Es ist dann, bevor der Ständerat in Sachen abgestimmt hatte, von seiten des Vertreters von Zürich erklärt worden, Zürich bewerbe sich um den Sitz der Generaldirektion, verzichte aber auf den Sitz einer Kreisdirektion. Die nämliche Erklärung wurde von einem der beiden Vertreter Berns abgegeben. Es hat das dazu geführt, dass der Ständerat mit 25 gegen 19 Stimmen den Beschluss fasste, es sei Bern zum Sitz der Generaldirektion bestimmt.

Es ist dann nachher von seiten Zürichs noch ein fachmännisches Gutachten eingeholt worden über die Frage, welchem Ort der Sitz der Generaldirektion in Bezug auf allgemeine Verkehrsinteressen am richtigsten zugeteilt werde; dieses Gutachten lautete allerdings dahin, dass es im allgemeinen Interesse läge, wenn Zürich Sitz der Generaldirektion würde, und es betonte gleichzeitig auch die Notwendigkeit, dass Zürich eine Kreisdirektion erhalte. Dieses Gutachten wurde dann der nationalrätlichen Kommission eingereicht, und es sah sich die Regierung von Zürich ferner veranlasst, das Gutachten an den Bundesrat zu übermitteln, dabei aber lediglich das Begehren stellend, dass Zürich Sitz der Generaldirektion werden möchte. Der Bundesrat erklärte, er sehe sich nicht veranlasst, von seinem frühern Standpunkte abzukommen, und die nationalrätliche Kommission hat, wie Sie wissen, beschlossen, dem Ständerate zuzustimmen und Bern als Sitz der Generaldirektion zu erklären.

Das ist die Situation, vor der wir stehen, und nun haben die Vertreter Zürichs sich zusammengefunden und beschlossen, Ihnen folgende Erklärung abzugeben:

«Die hervorragende Bedeutung Zürichs im wirtschaftlichen Leben der Schweiz, sowie insbesondere seine Stellung im schweizerischen Eisenbahnverkehr würde die Verlegung des Sitzes der Generaldirektion der künftigen Bundesbahnen nach Zürich auch gegenüber der Bundeshauptstadt vollauf begründen. Trotzdem nimmt die zürcherische Vertretung davon Umgang, einen Antrag in diesem Sinne zu stellen. Sie will nicht, dass durch eine Diskussion und Schlussnahme über die Sitzfrage ein ungünstiger Einfluss auf den Entscheid der Rückkaufsfrage selbst ausgeübt werde. Dagegen erklärt sie gleichzeitig, dass dieser Rücktritt von der Bewerbung um die Anwartschaft Zürichs die Berücksichtigung bei der Bestellung des Sitzes anderer künftiger Bundesinstitutionen in keiner Weise beeinträchtigen soll.»

Das, meine Herren, war die Situation von gestern. Nun hat Herr Steiger die Sache auf einen andern Boden zu stellen gesucht und hat gestern noch beantragt, die Generaldirektion nach Luzern zu verlegen. Heute hat er von der Generaldirektion überhaupt gar nicht gesprochen, sondern nur das Begehren formuliert, dass Bern Sitz einer Kreisdirektion

werde. Ich glaube nun, es ist notwendig, dass da Klarheit geschaffen werde, ob Bern eine Kreisdirektion und die Generaldirektion beanspruchen könne oder nicht, und darnach wird sich das Verhalten Zürichs richten.

Nun glaube ich, der Ordnungsantrag Künzli sei ganz am Platze, hier Klarheit zu schaffen, indem Herr Künzli vorschlägt, der Rat solle entscheiden, ob Generaldirektion und Kreisdirektion zusammenfallen dürfen oder nicht, bezw. beantragt, dass dies nicht der Fall sein dürfe. An meinem Orte glaube ich, dass es im Interesse der Abkürzung der Diskussion liegt, wenn diese Frage in erster Linie entschieden wird, und ich kann mich daher mit dem Ordnungsantrag Künzli nur einverstanden erklären.

**Iselin:** Gestatten Sie mir nur zwei kurze Worte, um eine ähnliche Erklärung abzugeben, wie sie soeben Herr Nationalrat Pestalozzi von Zürich abgegeben hat. Wie Sie wissen, hat sich der Regierungsrat von Baselstadt in einer Eingabe an die Bundesversammlung mehr auf den Standpunkt gestellt, der in den Behörden des Ständerates und dem Antrag der nationalrätlichen Kommission seinen Ausdruck gefunden hat, und zwar geleitet von den Gesichtspunkten, die heute Herr Oberst Künzli dargelegt hat, dass man nämlich den gegenwärtigen Besitzstand in Bezug auf die Sitze der Eisenbahnverwaltungen respektiere und nicht Städte, welche einen wohlbegründeten Anspruch darauf haben, bei Verteilung der Sitze berücksichtigt zu werden, vollständig unberücksichtigt lassen könne. Von diesem Standpunkte aus haben wir angenommen, dass der Sitz der Generaldirektion der Bundesstadt nicht bestritten werden solle. Auf diesem Standpunkt stehen wir auch heute noch. Wenn Sie aber den Antrag Steiger annehmen, und, indem Sie die Zahl der Kreisdirektionen vermehren, einen Kreisdirektionssitz nach Bern verlegen, so würde für uns die Situation eine wesentlich andere sein, und wir würden dann eventuell, wenn dieser Beschluss angenommen wird, mit unsern Ansprüchen auf den Sitz der Generaldirektion ebenfalls wieder hervortreten, wie auch Zürich es, wenn ich die Erklärung richtig verstanden habe, thun würde.

Ich werde aber in erster Linie für den Antrag Künzli stimmen und für den Fall, dass nicht dieser, sondern der Antrag Steiger zur Annahme gelangen sollte, mir einen weitem Antrag vorbehalten. Ich denke, es ist unnütz, hervorzuheben, dass auch für Basel der Schlusssatz der Erklärung von Zürich gilt, dass, wenn wir heute auf die Zuwendung der Generaldirektion verzichten, damit keinerlei Verzicht für die Zukunft, für andere Wohlthaten, welche der Bund zu verteilen haben sollte, geleistet ist.

**Heller:** Ich muss das Wort ergreifen und zwar provoziert durch eine Aeusserung des Herrn von Steiger, welche meine Stellungnahme zu seinem gestrigen Antrage in ein durchaus schiefes Licht gestellt hat.

Der gestrige Antrag des Herrn Steiger gieng dahin, dass Bern an Stelle von Luzern Sitz einer Kreisdirektion und alsdann die Generaldirektion der

schweizerischen Eisenbahnen nach Luzern verlegt würde. In einem zufälligen Zusammentreffen habe ich mich dahin ausgesprochen, dass ich einen derartigen Verzicht und einen derartigen Tausch meinerseits nicht eingehen könne; aber ich habe mit keinem Wort die Erklärung abgegeben, dass Luzern die Generaldirektion der schweizerischen Eisenbahnen nicht wolle. Meine Herren! In Ihren Händen liegt ein Begehren des Stadtrates von Luzern, unterstützt von der Regierung von Luzern, welche beide verlangen, dass der Sitz der Generaldirektion nach Luzern verlegt werde. Nun habe ich gar keine Vollmacht und kein Mandat, diesen Aeusserungen von zwei Behörden gegenüber eine andere Erklärung abzugeben, und wenn ein Vertreter von Bern heute im Nationalrate verlangen darf, dass neben der Kreisdirektion auch die Generaldirektion nach Bern verlegt werde, so glaube ich, ist es durchaus nicht unbescheiden, wenn ein Vertreter einer andern Schweizerstadt sich auf den nämlichen Boden stellt, und solange Herr Steiger seinen Antrag aufrechterhält, werden wir auch unser Begehren aufrechterhalten, dass Luzern nicht nur als Sitz einer Kreisdirektion, sondern auch als Sitz der Generaldirektion mitzukonkurrieren im Falle sei.

Wenn Herr Steiger von einer weitverbreiteten Stimmung im Kanton Bern gesprochen hat, welche dahin gehe, dass es nicht recht sei, wenn man hier bei Feststellung des Gesetzes über die Bundesbahnen die bernische Eisenbahnpolitik nicht in der Weise berücksichtige, dass man einen Kreissitz nach Bern verlege, so möchte ich dem gegenüber auch eine andere im Schweizerland ziemlich weitverbreitete Stimmung wenigstens signalisieren. Meine Herren! Man freut sich im ganzen Schweizerland über das Wachsen der Bundesstadt; jeden patriotisch angelegten Schweizer muss das mit hoher Befriedigung erfüllen. Aber auf der andern Seite sind auch noch andere Städte im Schweizerlande vorhanden, und wenn wir namentlich berücksichtigen, dass es sich nicht nur um die vielen Bundesbeamten handelt, die hier leben und ihr Einkommen verzehren, sondern dass namentlich Handel, Gewerbe und Industrie der Bundesstadt mit der Bundesverwaltung in sehr engem Zusammenhange stehen und hier ein Verdienst zurückbleibt, den andere Städte sehr gern auch hätten, so darf man mit eben so grosser Berechtigung von einer weitverbreiteten Stimmung im Schweizerlande sprechen, die der Meinung ist, dass dieser Goldregen des Bundes nicht immer und alleweil auf eine Stadt des Schweizerlandes allein konzentriert zu werden brauche. Ich würde diesem Gedanken heute nicht Ausdruck gegeben haben, wenn ich nicht durch den Antrag Steiger eigentlich dazu provoziert worden wäre; aber ich glaube, wir dürfen auch hier einmal sagen, was man in den übrigen Teilen des Schweizerlandes denkt und wie die Stimmung dort sich macht.

Wenn man übrigens von der bernischen Eisenbahnpolitik spricht und von den Staatsmännern, welche hier den Bau dieser 500 km Bahn bewirkt haben, so möchte ich meinerseits doch darauf verweisen, dass das letzte Ziel, das letzte Bestreben dieser bernischen Staatsmänner immer dasjenige gewesen ist, dass diese bernischen Bahnen mit den andern Schweizerbahnen in die Hände des Bundes übergehen sollen, und ich glaube, es ist daher nicht recht, unter Berufung auf diese grossen bernischen

Staatsmänner nun bei der Lösung der Frage so kleinliche Gesichtspunkte walten zu lassen. Ich kann es mit Herrn Künzli nicht glauben, dass das Berner Volk sich von andern Gesichtspunkten wird leiten lassen, und ich erlaube mir bei diesem Anlasse den Ausspruch eines andern konservativen Berner Staatsmannes anzuführen, der in einer ähnlichen Situation sich dahin ausdrückte: Wir sind viel zu gute Berner, um schlechte Eidgenossen zu sein. Ich glaube, wenn dieser Gedanke heute noch als Richtschnur dienen soll, dann können nicht kleinliche Lokal- und Sonderinteressen hier bei der Abstimmung den Ausschlag geben. Ich muss es Ihnen anheimstellen, ich spreche mich nicht direkt gegen den Antrag Künzli aus, so lange Herr Steiger seinen Antrag nicht zurückzieht, sondern halte an der Bewerbung Luzerns für den Sitz der Generaldirektion fest, so lange Bern beides für sich beansprucht.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit 78 gegen 14 Stimmen wird der Antrag Künzli angenommen.

(Par 78 voix contre 14, la proposition de M. Künzli est adoptée.)

**Steiger:** Wenn ich das Präsidium und den Antragsteller, Herrn Oberst Künzli, richtig verstanden habe, so hat der eben gefasste Beschluss nicht den Sinn, dass er irgendwie ins Gesetz aufgenommen werde, sondern er hat als Ordnungsbeschluss nur für die gegenwärtige Beratung Bedeutung. Er greift der Zukunft nicht vor und mit Rücksicht darauf ziehe ich meinen Antrag zurück.

**Hirter:** Ich halte mich für verpflichtet, über die Stellung der bernischen Deputierten zum Antrage des Herrn Steiger, der allerdings zurückgezogen ist, der aber unter Umständen auf die Abstimmung einige Wirkung haben könnte, Aufklärung zu geben.

Herr Steiger ist in dieser Sache seinen eigenen Weg gegangen und hat sich von unseren Anschauungen getrennt. Was die Wünsche anbelangt, für den Kanton Bern, den wir zu vertreten die Ehre haben, möglichst viel zu erhalten, so glaube ich, waren sie unsererseits gerade so intensiv, wie auf Seiten des Herrn Steiger. Allein wir haben uns im Laufe der Verhandlungen im Ständerat und in der nationalrätlichen Kommission, sowie in Besprechungen mit einzelnen Ratsmitgliedern überzeugt, dass wohl keine Aussicht vorhanden wäre, auf dem Platze Bern die Generaldirektion und eine Kreisdirektion zu vereinigen. Nun muss ich hier die bestimmte Erklärung abgeben, dass die grosse Mehrzahl, und ich darf wohl sagen, sozusagen alle Vertreter des Kantons Bern Sie bitten möchten, Bern die Generaldirektion zu verleihen. Auch berufen wir uns auf die Stimmung im Berner Volke. Wir glauben aus Gründen der Billigkeit den Sitz der Generaldirektion verlangen zu dürfen. Ich weise nur auf die bernische Eisenbahngeschichte hin. Ich habe schon in

meinem Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass unser Stand für die Abstimmung im Volke nicht gerade ein sehr leichter ist. Wir werden unserem Volke über die Stellung Auskunft zu geben haben, die Bern künftig einnehmen werde. Da glauben wir, dass wir besser durchdringen, wenn wir die Gedanken Stämpflis und Martis hochhalten, und dies wird besser möglich sein, wenn Sie uns mit dem Sitz der Generaldirektion beehren.

Ich möchte Sie also bitten, in der weitem Abstimmung von diesen Worten Vormerk zu nehmen.

**Heller:** Ich möchte noch mit einigen Worten den Antrag des Herrn Degen unterstützen.

Ich glaube, nach der Stimmung, welche in diesem Saale herrscht, sei es nur ein Gebot der Billigkeit, dafür zu sorgen, dass die einzelnen Kreise, z. B. der Kreis Luzern, nicht eine Zwerggestalt annehmen. Nachdem es der Wille der Bundesversammlung zu sein scheint, statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen drei Kreise deren fünf zu schaffen, so glaube ich, ist es doch nicht recht, wenn wir die bestehenden Bahnen einfach als die gegebenen Kreise erklären. Nach meinem Dafürhalten würde der Unterschied in der Bedeutung der einzelnen Kreise ein zu auffällender sein, wenn nicht im Gesetze eine gewisse Garantie gegeben würde, dass der Bundesrat in dieser Richtung an bestimmte Normen gebunden sein soll. Der Herr Kommissionspräsident hat gestern gegen den Antrag Degen einfach eingewendet, man könne sich da nicht binden lassen. Wir wollen den Bundesrat in der Kreiseinteilung aber auch nicht irgendwie binden. Wir wollen nur die Vorschrift aufgestellt wissen, dass nicht einzelne Kreise zu unbedeutenden Betriebsämtern herabsinken, was wohl der Fall sein müsste, wenn die gegenwärtige Einteilung bestehen bleiben würde. Ich möchte Ihnen daher dringend empfehlen, und es ist dies gewiss auch nur ein Begehren der Billigkeit, dass hier im Gesetze die Garantie geschaffen werde, dass wenn man aus den bisherigen Sitzen der Eisenbahndirektionen, alle diejenigen Machtbefugnisse, welche Sie der Generaldirektion übertragen haben, von vorneherein wegnimmt, wir doch eine kleine Kompensation in der Richtung erhalten, dass die Kreise grösser gemacht werden. Dies kann geschehen, indem Sie die Bestimmung annehmen, dass einer Kreisdirektion wenigstens 400 km Betriebslänge unterstellt werden. Ich habe mich auch in Eisenbahnkreisen erkundigt und die Antwort erhalten, dass vom betriebstechnischen Standpunkte aus diese Bestimmung durchaus gerechtfertigt sei und zu keinen Unzukömmlichkeiten Veranlassung geben werde.

Ich empfehle Ihnen dringend, den Zusatzantrag des Herrn Degen anzunehmen.

**Häberlin:** Ich anerkenne ja wohl den Grundgedanken der Herren Degen und Heller, dass man sich nicht absolut an die durch die fünf Eisenbahnen gegebenen Kreise halten solle. Aber ich habe die Meinung, der Bundesrat kenne die betriebstechnischen Fragen auch und er werde unter allen Umständen dafür sorgen, dass ein vernünftiger,

praktischer Ausgleich stattfinde. Es ist also nicht nötig, ein Minimum von Kilometern im Gesetze festzunageln und den Bundesrat zu zwingen, wenigstens 400 km jedem Kreise zuzuteilen, während man ihn im übrigen thun lässt, was er will. Auf der andern Seite würden wir durch diese Zahl zu ungunsten verschiedener Kantone präjudizieren, deren Netz dann unter Umständen zwei oder drei verschiedenen Kreisen zugeteilt werden müsste, während doch zu wünschen wäre, dass die Bahnen eines Kantons, wenn immer möglich, zu einem Kreis gehören. Ich glaube, man zwinge den Bundesrat durch Annahme des Antrages des Herrn Degen zu Unzukömmlichkeiten, die für ihn und für einige Kantone nicht passen können. Der Kanton Luzern wird in der Kreiseinteilung nicht zu kurz kommen. Er wird ein Netz erhalten, das gewiss gross genug sein wird, um aus den Eisenbahnen denjenigen Nutzen zu ziehen, den er bisher gehabt hat.

Ich möchte Ihnen empfehlen, den Antrag des Herrn Degen nicht anzunehmen.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Wie Herr Stadtpräsident Heller gesagt hat, hat sich der Sprechende allerdings sehr kurz gegen den Antrag des Herrn Degen ausgesprochen.

Die Frage der Einteilung des Bahnnetzes ist schon in der Expertenkommission und auch in Ihrer Kommission als eine sehr schwierige angesehen worden. Man hat sich schon damals gesagt, es werde sich erst im Momente des Uebergangs dieser oder jener Bahn an den Bund zeigen, wie dieses Bahnnetz zu gestalten sei, damit die Bahnen den betriebstechnischen Anforderungen und auch denjenigen Anforderungen, welche wir durch die Vereinheitlichung des Bahnnetzes und den Rückkauf der Eisenbahnen anstreben, entsprechen. Ich kann mir nicht denken, dass der Bundesrat sich auf den Standpunkt stellen werde, dass dem einen Kreise ohne anderes ein Stück genommen und dem andern zugewiesen werden soll, sondern in der Hauptsache werden betriebstechnische Gründe den Ausschlag geben müssen. Ich glaube nicht, dass der Herr Chef des Eisenbahndepartements in diesem Momente im stande sein würde, auch nur in allgemeiner Weise zu sagen, dass diesem oder jenem Bahnnetz so und so viel Kilometer zugeteilt werden.

Ich möchte Sie also neuerdings bitten, den Antrag des Herrn Degen abzulehnen.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Mit 59 gegen 54 Stimmen siegt der Antrag der Kommission über denjenigen des Herrn Degen. (Par 59 voix contre 54, la proposition de la commission l'emporte sur celle de M. Degen.)

**Präsident:** In Bezug auf das erste Alinea liegt ein Gegenantrag nicht vor; dasselbe ist somit angenommen. Bezüglich Alinea 3 des Art. 22 liegt uns gegenwärtig ebenfalls nichts vor; dasselbe ist daher gleichfalls angenommen.

**Art. 16.**

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Zu dem Art. 16 sind verschiedene Anträge eingereicht, so von den Herren Kuntschen und Théraulaz, von den Herren Schobinger und Curti und von Herren Geilinger und Mitunterzeichner.

Ich werde mich möglichst kurz fassen und da, wo Uebereinstimmung herrscht, auf die einzelnen Ziffern nicht eintreten. Nur möchte ich hervorheben, dass infolge Ihrer Beschlüsse vom letzten Samstag in Bezug auf die Wahlart der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen unter den Geschäftskreis des Verwaltungsrates noch aufgenommen werden muss: «Die Aufstellung von unverbindlichen Vorschlägen für die zu ernennenden Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen (Art. 22 und 32).»

Ich schlage Ihnen vor, den Art. 16 ziffernweise zu beraten. Die Herren Antragsteller mögen dann bei der betreffenden Ziffer ihre Anträge begründen, und der Sprechende wird sich dann erlauben, auf dieselben zu antworten.

Einverstanden — (*D'accord*).

Ziffern 1—4.

Angenommen. — (*Adoptés*.)

Ziffer 5.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Zu Ziffer 5 ist von den Herren Kuntschen und Théraulaz folgender Zusatzantrag gestellt worden: «Die gegenwärtig bestehende Zahl von Zügen darf im allgemeinen nicht herabgesetzt werden.» Ich will zunächst die Begründung dieses Antrages abwarten, bevor ich auf denselben eingehe.

**M. Théraulaz**: Comme vient de vous le dire M. le rapporteur de la commission, les membres de la minorité ont présenté un amendement à l'art. 17 qui est maintenant le 16<sup>e</sup>. Nous demandons que le chiffre 5 soit complété. Il dit ceci:

«La fixation des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises, l'élaboration des dispositions réglementaires, dans les cas importants après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer.»

Nous demandons à ajouter une phrase pour dire que «d'une manière générale le nombre des trains actuellement existant ne pourra pas être diminué.»

Cet amendement est le corollaire de celui que nous vous avons présenté hier et qui a reçu un accueil peu empressé de la part de l'assemblée. Il nous semble que, puisque on invoque comme un des motifs principaux du rachat l'intérêt général du pays, il faut au moins dans la loi assurer dans l'avenir cet intérêt général, soit au point de vue des tarifs, soit au point de vue du nombre de trains, de telle façon que des contrées ne puissent pas être privées des services dont elles bénéficient actuellement. Nous n'entendons pas par là empêcher toutes espèces de

modifications dans le mouvement des trains et les détails d'horaire. Evidemment non. Ce que nous voulons, c'est que d'une manière générale on ne puisse pas diminuer les avantages au bénéfice desquels se trouve placée aujourd'hui telle ou telle contrée, puisque encore une fois, le but principal du rachat, dit-on, est de sauvegarder les intérêts généraux du pays.

Nous savons que les propositions divergentes et notamment celles de la minorité de la commission n'ont aucune chance d'aboutir. Nous les maintenons quand même pour bien démontrer que la majorité, tout en invoquant comme l'un des principaux motifs en faveur du rachat l'intérêt du public, ne veut néanmoins prendre aucun engagement positif sur le terrain pratique et tient à se conserver les mains libres.

Si nous rapprochons cette circonstance de ce qui se passe dans les pays voisins, en Allemagne en particulier, où les chemins de fer appartiennent à l'état, nous pouvons prévoir quel est l'avenir réservé au commerce, à l'industrie et à l'agriculture, une fois le rachat intervenu.

Je dirai que le rachat tel qu'il nous est présenté, avec les moyens d'exécution proposés, ne représente pas dans son ensemble une idée politique et économique élevée. C'est une conception étroite, éclosée dans le cerveau de la bureaucratie fédérale.

Lorsqu'il s'est agi du premier rachat du Central, M. Welti a fait grand, peut-être trop grand; aujourd'hui on saute dans l'excès contraire et on tombe dans le mercantilisme le plus étroit.

Je vous recommande l'adoption de la proposition de la minorité de la commission, M. Kuntschen et votre serviteur.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Sie bitten, den Antrag der Herren Kuntschen und Théraulaz abzulehnen. Die Herren sagen, im allgemeinen möchte die Zahl der Züge aufrechterhalten werden. Dieses «im allgemeinen» ist so allgemein, dass man schwer daraus ersehen kann, was die Herren sich bezüglich der einzelnen Linien denken. Nun ist aber dieser Antrag überhaupt nicht acceptabel und zwar deswegen, weil bei Erstellung neuer Linien eben unter Umständen Züge eingerichtet werden müssen, welche gegenüber einer andern Linie eine Konkurrenz bedeuten. Durch die Eröffnung der Linie Thalweil-Zug z. B. sind viele Züge, die bis anhin auf der Linie Zürich-Affoltern-Zug geführt wurden, überflüssig geworden, namentlich gewisse Schnellzüge, und es wäre eigentümlich, wenn wir nun den Satz aufnehmen wollten, dass auch auf der Linie Zürich-Affoltern-Zug-Luzern dieselbe Anzahl Züge zu laufen habe, wie früher. Ich beantrage Ihnen also nochmals die Ablehnung dieses Antrags.

**M. Calame-Colin**: Le chiffre 4 dit:

«... la fixation des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises...»

Cet article manque de clarté.

Il semble qu'il s'agit des tarifs des marchandises, tandis que, si je suis bien informé, il ne s'agit pas de cela, mais de tous les tarifs en général et de la classification des marchandises en particulier. Je ne m'oppose pas à l'idée qui a présidé à la rédaction de cet alinéa, mais à cette rédaction qui manque de clarté et de précision.

Je demande de rédiger ce chiffre 4 comme suit:

«La fixation dans les limites des prescriptions légales sur la matière des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs en général, la classification des marchandises, ainsi que l'élaboration,» etc.

De cette manière, le texte sera mieux compris.

**Präsident:** Ich schlage vor, zunächst die Ziffer 5 zu bereinigen. Das Wort ist nicht weiter darüber verlangt worden; wir stimmen ab.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag der Herren Kuntschen und Théraulaz wird mit Mehrheit abgelehnt.

(La proposition de MM. Kuntschen et Théraulaz est repoussée.)

**Präsident:** Nun schlage ich vor, zu der von Herrn Calame angezogenen Ziffer 4 zurückzukehren.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Ich denke, die Redaktion des Herrn Calame wird noch etwas genauer angesehen werden müssen, und ich bitte Sie, diesen Antrag einfach zur endgültigen Erledigung an die Kommission zu weisen; materiell sind wir mit ihm einverstanden.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

#### Ziffer 6.

**Schobinger:** Herr Curti und ich unterbreiteten Ihnen einige Abänderungsanträge bezüglich der Kompetenzen des Verwaltungsrates. Es gehört die Schmälerung der Kompetenzen des Verwaltungsrates zu gunsten der Kompetenzen der Kreisverwaltungsräte in das System, dessen Grundlage die Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen durch die Verwaltungsräte war. Nachdem Sie aber diese Grundlage zerstört haben, indem Sie die Wahl der Direktionen dem Bundesrat zuwies, haben alle die übrigen Abänderungsanträge, welche wir Ihnen unterbreiteten, für uns nicht mehr dieselbe Bedeutung. Dennoch betrachte ich es als meine Aufgabe, Ihnen von den Motiven Kenntnis zu geben, welche mich dazu führten, unsere beiden Hauptanträge zu stellen. Bei Ziffer 6 haben wir Ihnen vorgeschlagen: In den Geschäftskreis des Verwaltungsrates fällt: «6. die Ratifikation der pachtweisen Inbetriebnahme von Eisenbahnstrecken, welche dem Bunde gehören, der Verpachtung des Betriebs eigener Bahnstrecken, der Einrichtung von Nebengeschäften.» Im übrigen

wollten wir diese Funktionen den Kreisverwaltungsräten zuweisen. Wir sagten uns, dass die Kreisdirektionen mit der Ausführung aller dieser Vereinbarungen und Verträge naturgemäss betraut werden müssen. Die Kreisdirektionen sind es ja, welche seinerzeit den Betrieb von solchen Bahnstrecken zu besorgen hätten. Es scheint mir, es müsse die Kreisdirektion in erster Linie die Uebereinkunft mit den andern Interessenten vereinbaren und dann erst sollen die Vereinbarungen vom grossen Verwaltungsrat genehmigt werden. Statt dessen sieht die Vorlage vor, dass der Verwaltungsrat diese Verträge abschliesst, ohne dass den Kreisdirektionen in der Sache irgend eine Funktion zugewiesen würde. Ich halte dafür, dass unser Antrag durchaus begründet sei und dass er eine richtigere Lösung aller dieser Verhältnisse ermöglichen würde.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Ich beantrage Ihnen, beim Vorschlag des Bundesrats, dem Beschluss des Ständerats und dem Antrag Ihrer Kommissionsmehrheit zu verbleiben. Nachdem ein Beschluss gefasst worden ist, dass auch die Kreiseisenbahnräte im Verwaltungsrat vertreten sein sollen, wird es dort ja Gelegenheit für sie geben, diese Dinge im Rate zu vertreten.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Mit 40 gegen 33 Stimmen wird der Kommissionsantrag gegenüber dem Antrag der Herren Curti und Schobinger angenommen.

(Par 40 voix contre 33, la proposition de la commission l'emporte sur celle de MM. Curti et Schobinger.)

Ziffern 7—9.

Angenommen. — (*Adoptés.*)

#### Ziffer 10.

**Schobinger:** Auch hier haben wir Ihnen einen Antrag unterbreitet. Wir wollen sagen: «Die Ratifikation der Projekte neuer Eisenbahnlinien, von Bahnhofbauten grösserer Bedeutung, wichtigerer Umbauten und Ergänzungsbauten (auf dem Staatsbahnnetze)», während die Kommission beantragt: «die Entscheidung über das Tracé neuer Linien; ferner die Festsetzung der Pläne neuer Bahnhofbauten von grösserer Bedeutung und der Pläne für wichtigere Umbauten und Ergänzungsbauten auf dem in Betrieb stehenden Bahnnetze.» Ich glaube, unser Antrag motiviert sich schon durch das Bedürfnis einer klareren Bestimmung. Was ist denn eigentlich die Entscheidung über das Tracé neuer Linien? Wer macht nach diesem Vorschlag denn überhaupt die Projekte? Das ist nirgends gesagt. Es ist einzig gesagt, dass der Verwaltungsrat sich über das Tracé neuer Linien aussprechen soll. Aber das Tracé ist nicht das Einzige, das in Betracht kommt bei der Feststellung des Projektes einer neuen Linie. Es fallen da noch andere Faktoren in Betracht. Kostenberechnungen, Tunnel-



bauten u. s. w. sind ebenso wichtige Faktoren wie das Tracé. Wenn über das Tracé Streit entsteht, wenn eine gewisse Landesgegend eine Abänderung des Tracés verlangt, wenn Interessenkollisionen entstehen, mag es richtig sein, dass der Verwaltungsrat über das Tracé entscheidet. Aber heute waltet darüber keine Meinungsverschiedenheit. Ich meine also, die Projekte derartiger Neubauten sollten durch die technischen Organe der Kreisdirektionen, nötigen Falls verstärkt durch Ingenieure u. s. w., angefertigt werden; dann sollen diese Projekte der Generaldirektion und von dieser dem Verwaltungsrat vorgelegt werden, der sie ratifiziert. Das scheint mir der richtige Weg zu sein und nicht der von der Mehrheit der Kommission vorgeschlagene. Dies zur Begründung unseres Antrages, bloss die Ratifikation derartiger Projekte dem Verwaltungsrat vorzubehalten.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen doch namens der Kommission beantragen, das Amendement Schobinger-Curti abzulehnen. Es entspricht ganz der Tendenz, auf welcher das Gesetz, auch nach Ihren bisherigen Beschlüssen, aufgebaut worden ist, wenn nicht den Kreisdirektionen und den Kreiseisenbahnräten allzuviel aufgebürdet wird, möchte ich fast sagen. Wir haben den Verwaltungsrat so komponiert, dass es jedenfalls ungefährlich ist, wenn ihm derartige Entscheide übertragen werden. Es ist ja selbstverständlich, dass dem Verwaltungsrat immer Vorlagen unterbreitet werden, die in erster Linie von der Kreisinstanz ausgearbeitet sind. Also sehe ich nicht recht ein, wieso nicht die Kreisdirektionen ebenfalls zu ihrem Wort kommen können.

**Bundesrat Zemp**: Ich möchte Sie auf die Tragweite des Antrages des Herrn Schobinger aufmerksam machen und verweise da nur auf ein Ihnen bekanntes Beispiel. Die St. Galler wollen eine Rickenbahn bauen. Wie Ihnen in diesen Tagen eröffnet worden ist, giebt es bis jetzt fünf Projekte, d. h. fünf verschiedene Tracés. Die Regierung hat sich bis zur Stunde noch nicht entscheiden können, welchem derselben sie den Vorzug geben will; aber ich habe auch vernommen, dass die Unterschiede der Baukosten dieser fünf Tracés sehr bedeutend sind. Das eine derselben, das teuerste, erfordert nahezu 12 Millionen, das billigste ungefähr die Hälfte. Da soll man nun die Frage entscheiden, welches dieser Tracés gewählt werden soll. Wo es sich nun um solche Summen handelt — die Rickenbahn ist verhältnismässig noch eine kleine Unternehmung; wenn Sie an einen Alpenbahnbau im Kanton Graubünden gehen, wo die Tracéfrage auch wieder die Hauptrolle spielen würde, so würden sich noch bedeutend grössere Differenzen ergeben — da kann die Entscheidung unmöglich bei einer Kreisdirektion liegen, da es sich um eine elementare Frage für den Fortbestand und die Fortentwicklung des Bahnnetzes handelt. Da muss der Verwaltungsrat, der für das ganze Bahnnetz funktioniert, die Entscheidung haben. Damit wird die Mitwirkung der Kreisdirektionen nicht ausgeschlossen. Diese werden die lokalen, die

Terrainstudien machen. Aber die endliche Entscheidung muss beim Verwaltungsrat liegen.

**Schobinger**: Es scheint, dass der Herr Vorsteher des Eisenbahndepartements mich missverstanden hat. Es ist nicht meine Absicht, die Entscheidung über derartige Tracéfragen der Kreisdirektion zu geben. Herr Bundesrat Zemp hat in dem Beispiel der Rickenbahn darauf hingewiesen, welche Interessen da in Frage stehen, wenn die Kreisdirektionen oder die Kreisverwaltungsräte befugt seien, über das Tracé zu entscheiden. Das bezweckt unser Antrag nicht. Wir sagen ausdrücklich, dass die Ratifikation der Projekte beim Verwaltungsrat stehen müsse, und es wird das letzte Wort dieser und darüber hinaus der Bundesrat und die Bundesversammlung zu sprechen haben. Aber ich meine, die Kreisräte sollen die Projekte aufstellen, denn sie stehen in direkten Beziehungen mit der Landesgegend und sie kennen deren Verhältnisse, während der grosse Verwaltungsrat darüber nicht in gleicher Weise orientiert sein wird. Der Verwaltungsrat kann aber ja die Ratifikation verweigern, er kann die Projekte zurückweisen. Ich glaube also, dass die Ausführungen des Herrn Bundesrat Zemp nicht geeignet sind, unsern Antrag als unzumutbar darzustellen.

**Geilinger**: Ich glaube, Herrn Schobingers Worte stehen im Widerspruch mit seinen eigenen Anträgen. Wenn Sie seinen Vorschlag zu Art. 30, Ziffer 4 bis, vergleichen — und man muss ja die Kompetenzen der verschiedenen Stellen in Zusammenhang bringen — so finden Sie, dass der Entscheid über die Projekte und die Ausführung neuer Linien den Kreisräten zugewiesen ist, eine Vorschrift, auf welche ich bereits aufmerksam gemacht habe. Es ist allerdings die Ratifikation der Projekte dem Verwaltungsrat vorbehalten — eine Ratifikation, nachdem der Entscheid durch die Kreisverwaltungsräte bereits gefallen ist. Ich habe Sie bei der Frage der Organisation im allgemeinen Ratschlag auf die Unmöglichkeit aufmerksam gemacht, dass die Generaldirektion dazu gar nichts zu sagen hat. Ich will Sie auch darauf aufmerksam machen, dass wir die Ziffer 10 nicht unabhängig von Ziffer 9 behandeln können. Es ist allerdings hier von Projekten die Rede, aber es ist dem Verwaltungsrat auch die Obliegenheit der Feststellung der Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau zugeschrieben, und in Ziffer 10 kommt dann das Tracé, auf welches die Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau angewendet werden sollen.

Nun hat aber der Antrag Schobinger-Curti ganz entschieden etwas für sich, weil bei den Kreisdirektionen von der Projektierung nichts gesagt ist. Das sollte, glaube ich, im Organisationsgesetz ausdrücklich hervorgehoben werden, dass die Kreisdirektionen die bezüglichen Projekte zu machen haben. Ich glaube in der That, dass sei eine Lücke, auf die Herr Schobinger mit Recht aufmerksam gemacht hat. Nun hat die Kommission heute Nachmittag so wie so eine Sitzung, und da dieser Gegenstand nicht ohne Bedeutung und die Anregung des Herrn Schobinger nicht ohne eine gewisse Berechtigung ist,

so erlaube ich mir den Ordnungsantrag, diesen Gegenstand an die Kommission zurückzuweisen. Die Kommission wird in einem Augenblick damit zu Ende sein.

Zustimmung — (*D'accord*).

Ziffern 11—18.

Angenommen. — (*Adopté*.)

Ziffer 19.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Die Minderheit der Kommission beantragt eine neue Ziffer 19. Nachdem Sie nun aber letzten Samstag den wirtschaftlichen Verbänden eine Vertretung im Verwaltungsrate zuerkannt haben, ist meines Erachtens der Antrag der Kommissionsminderheit überflüssig geworden.

Abstimmung. — *Votation*.

Mit 47 gegen eine Stimme wird der Antrag der Kommissionsminderheit abgelehnt.

(Par 47 voix contre une, la proposition de la minorité de la commission est rejetée.)

Art. 17.

Angenommen. — (*Adopté*.)

Art. 18.

**Köchlin**: Wir haben uns erlaubt, bezüglich Art. 18 den Antrag zu stellen, dass die Zahl der ständigen Kommissionsmitglieder statt fix auf 6 auf 6—10 angesetzt werde, in der Meinung, dass bei einer Erhöhung der Zahl der Verwaltungsratsmitglieder eben auch die Möglichkeit einer Erhöhung der Zahl der Ausschussmitglieder wünschenswert sei. Es ist dies eine Massregel, welche lediglich dem Beschlusse entspricht, den Sie bezüglich der Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates gefasst haben, und welche dem Verwaltungsrate eine gewisse Macht in der Bestimmung der Zahl seiner Ausschussmitglieder geben soll.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Gegen dieses Amendement von Herrn Köchlin hat der Sprechende nichts einzuwenden. Nun liegt aber noch ein Minderheitsantrag von Herrn Geilinger und einigen andern Herren vor. Ich weiss nicht, ob die Herren denselben begründen wollen.

**Geilinger**: Durch die Beschlüsse betr. die Kreis-eisenbahnrate fällt der Antrag dahin.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Ich beantrage Ihnen also Annahme des Artikels, wie er von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagen ist, mit dem Amendement Köchlin.

Abstimmung. — *Votation*.

Das Amendement Köchlin wird mit 50 gegen 2 Stimmen angenommen.

(L'amendement de M. Köchlin est adopté par 50 voix contre 2.)

Angenommen. — (*Adopté*.)

Art. 20.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Ihre Kommission schlägt Ihnen hier eine Abänderung gegenüber dem ursprünglichen Vorschlage des Bundesrates und dem Beschlusse des Ständerates vor. Es hat der Kommission geschienen, es sei unthunlich, und möchte kaum im Interesse einer richtigen Behandlung der Geschäfte sein, wenn jetzt gleich im Gesetze festgestellt werde, dass der Verwaltungsrat sich je in der ersten Woche Februar u. s. w. zu besammeln habe. Sie beantragt Ihnen also, diesen Artikel etwas zu erweitern in der Weise, dass gesagt wird: «Der Verwaltungsrat versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmässig jedes Vierteljahr einmal». «Ausserdem», fügt die Kommission bei, «kann er auch einberufen werden, wenn die Geschäfte es notwendig machen oder wenn wenigstens der vierte Teil der Mitglieder es verlangt.» Ich möchte Sie nun darauf aufmerksam machen, dass diese Redaktion nicht ganz zutreffend ist und Ihnen proponieren, zu sagen: «Ausserdem ist er einzuberufen,» u. s. w. Mit dieser kleinen Aenderung beantrage ich Ihnen Annahme des Vorschlages der Kommission.

Angenommen. — (*Adopté*.)

Art. 21.

Angenommen. — (*Adopté*.)

Art. 22.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Ich erlaube mir vorerst, zu bemerken, dass hier im ersten Alinea, zweiter Satz, nach «wird» eingeschaltet werden muss «auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates».

**Heller:** Ich ergreife das Wort nur, um zu erklären, dass, nachdem Sie heute den Antrag Künzli angenommen haben, ich nun nicht im Falle bin, gegenüber der Fassung des Ständerates einen Abänderungsantrag zu stellen. Hätten Sie diesen Antrag nicht angenommen, so würde ich Ihnen vorgeschlagen haben, den Sitz der Generaldirektion nach Luzern zu verlegen.

Mit der von Herrn Cramer beantragten Einschaltung angenommen.

(Adopté d'après la proposition de M. Cramer.)

Art. 23.

Angenommen. — (Adopté)

Art. 24.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Ich denke, dass wir auch hier wieder die einzelnen Ziffern durchgehen.

Ziffer 1.

Angenommen. — (Adopté)

Ziffer 2.

**Sourbeck:** Ich habe zu Ziffer 2 den Antrag gestellt, es sei die Ernennung sämtlicher Beamten und Angestellten der Generaldirektion zu übertragen; für das ihnen unterstellte Personal haben die Kreisdirektionen ein unverbindliches Vorschlagsrecht. Ich möchte mit kurzen Worten diesen Antrag begründen. Es handelt sich natürlich nicht darum, der Generaldirektion besonders grosse Kompetenzen zuzuschicken, sondern darum, dass wir durch eine richtige, zweckmässige Wahl ein gut funktionierendes Personal auf unsern Bahnen haben; denn von der richtigen Wahl des Personals wird zum grossen Teil die Prosperität des ganzen Unternehmens abhängen. Wir werden in dieser Generaldirektion überhaupt ein Ressort für Personalangelegenheiten schaffen müssen, dem unter anderem auch die Angelegenheiten der Pensions- und Hilfskassen zugeschrieben werden sollen. Da die Generaldirektion unbedingt die Verwaltung der Pensions- und Hilfskassen übernehmen muss, so glaube ich, sei es nur logisch, wenn auch die Wahl des Personals, welches in diese Kassen eintreten muss, von der Generaldirektion ausgeht.

Es ist aber auch noch etwas anderes, was mich bestimmt, für die Wahl des sämtlichen Personals durch die Generaldirektion einzutreten. Wenn Sie diese Wahl den Kreisdirektionen übergeben, so kann sich unter Umständen der Fall ereignen, dass von einer Kreisdirektion einzelne Leute entlassen worden sind, aus diesen oder jenen Gründen, welche vielleicht sehr schwerwiegende sind; wenn sich die Leute nun bei andern Kreisdirektionen anmelden, so weiss

diese nichts von dem, was auf der andern Kreisdirektion vorgegangen ist und wird vielleicht ein ganz zweideutiges Subjekt wieder anstellen. Ich glaube drittens, es liege im Interesse der Unabhängigkeit des Personals, wenn die Generaldirektion und nicht die Kreisdirektionen die Wahlen vornimmt. Im Namen des Personals — ich weiss, dass ich mit demselben da ganz einiggehe — möchte ich Sie bitten, die Wahl des sämtlichen Personals der Generaldirektion zu übertragen, damit jeder Angestellte in dem Kanton, wo er wohnt, seine politische Unabhängigkeit bewahren kann. Sie wissen ja, dass auch bei der Post und beim Telegraph das Personal von einer Stelle aus gewählt wird; gegenwärtig ist es der Bundesrat, korrekter wäre es vielleicht, wenn es die Oberpostdirektion wäre. Ich möchte Sie also ernstlich bitten, meinen Antrag, den ich im Interesse einer guten Führung des Betriebes und im Interesse der Unabhängigkeit des Personals stelle, anzunehmen.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit 32 gegen 31 Stimmen wird der Antrag Sourbeck abgelehnt.

(Par 32 voix contre 31, la proposition de M. Sourbeck est rejetée.)

Ziffer 3.

**Hirter:** Nachdem der Antrag Sourbeck verworfen worden ist, erlaube ich mir, hier einen andern Antrag als Ziffer 3 einzubringen, und zwar: «die Genehmigung der Ernennung aller Beamten, deren Besoldung Fr. 2400 und mehr beträgt». Ich gebe ja zu, dass es für die Generaldirektion etwas weit geht, sämtliche Wahlen der Angestellten zu genehmigen; allein ich halte dafür, dass es im Interesse eines richtigen, einheitlichen Betriebes ist, wenn die Generaldirektion Gelegenheit hat, die besser gestellten Beamten der Bahn von einem gewissen Punkte an zu verfolgen und ihre Thätigkeit zu beurteilen. Diese Beamten, die Fr. 2400 und mehr Salär haben, werden diejenigen sein, aus welchen die Generaldirektion später die Dienststabschefs wählt und aus welchen später unter Umständen die Mitglieder der Direktion gewählt werden. Ich halte dafür, dass es unbedingt notwendig ist, der Generaldirektion hier schon die Fühlung mit dem Personal zu geben und nicht zu warten, bis die Betreffenden Dienststabschefs oder Mitglieder von Kreisdirektionen sind. Ich möchte Sie bitten, diesen Mittelantrag anzunehmen; ich glaube, er erfüllt das, was Herr Sourbeck beabsichtigte und die Stimmzahl, welche sich für den Antrag Sourbeck ergeben hat, beweist, dass Sie im grossen und ganzen mit der Idee einverstanden sind.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen beantragen, den Antrag Hirter abzulehnen. Nicht nur der Bundesrat, sondern auch der Ständerat und dann Ihre Kommission haben versucht, die Kompetenzen der Generaldirektion und

der Kreisdirektionen möglichst auszuschneiden und zwar, soweit es irgendwie anging, eher im Sinne einer Decentralisation — ohne dass befürchtet werden muss, dass der Gang der Geschäfte gestört werde. Nun möchte ich Sie bitten, bei diesem Satz zu bleiben und die Kompetenzen der Generaldirektion nicht zu vermehren, wo es nicht absolut notwendig ist.

**Meister:** Ich möchte Sie im Anschluss an das von Herrn Cramer-Frey soeben abgegebene Votum ebenfalls ersuchen, den Antrag Hirter abzulehnen. Es handelt sich hier nach meinem Erachten darum: Wollen wir nunmehr bereits das Princip der Decentralisation durchbrechen oder wollen wir es in der That in die Verwaltung hineinlegen. Die Vorgänge bei der Post und dem Telegraphen führen vielfach dazu, dass wir sagen, wir haben es mit einer bürokratischen Centralisation zu thun. Da wir nun die Organisation der Generaldirektion und der Kreisdirektionen feststellen, müssen wir uns nun dieser Uebelstände erinnern und sagen: es ist nicht notwendig, dass alles, der letzte Mann sozusagen, von Bern aus angestellt werde. Wenn wir nun nach dem Antrage Hirter von Fr. 2400 an eine Skala aufstellen, so ist damit die Decentralisation mehr oder weniger unterbunden. Denn bei dem fortdauernden Steigen der Besoldungsansätze werden eben eine sehr grosse, die übergrosse Zahl der Angestellten in diese Kategorie fallen.

Ich möchte also das ursprüngliche Princip, das, wie mir scheint, namentlich von der nationalrätlichen Kommission hier in richtiger Weise durchgeführt wurde, nicht schon im Anfang durchbrechen. Aus diesem Grunde habe ich gegen den Antrag des Herrn Sourbeck gestimmt, und ich werde auch gegen den Antrag des Herrn Hirter stimmen.

**Amsler:** Ich möchte mich auch mit einigen Worten gegen die Anträge der beiden Herren Vertreter von Bern aussprechen und Sie bitten, den Antrag der Kommission anzunehmen.

Herr Meister hat soeben den theoretischen Standpunkt, möglichst wenig centrale Bureaukratie, vertreten. Ich ziehe die faktische Konsequenz daraus. Wenn dieses Beamtenheer und eine grosse Zahl von Angestellten von der Generaldirektion gewählt würde, so würde sich ganz zweifellos die Erscheinung einstellen, die sich auf dem Gebiete der Nordostbahn auch eingestellt hat, dass die Grosszahl der Beamten und Angestellten nicht aus dem grossen Gebiet der betreffenden Kreisverwaltung genommen würde. Wir würden im Gegenteile eine mehr einseitige Erscheinung bekommen, die dann nicht mehr dasjenige Bild, von dem Herr Sourbeck gesprochen hat, bieten würde. Wir wissen, dass in Zürich einseitige Wahlen aus engern Gebieten stattgefunden haben. Wir kennen jene, ich erlaube mir den Ausdruck, Invasion in Zürich, die von der westlichen Seite unserer Kantonsgrenze herkam. Die Ursachen davon sind zu bekannt. Wir wollen verhindern, dass noch eine potenzierte Erscheinung in der gleichen Richtung eintrete. Das kann aber nur dadurch geschehen, dass diejenige Behörde, welche in einem

Eisenbahnkreis die Verwaltung hat, auch das Wahlrecht erhält. Herr Sourbeck hat davon gesprochen, dass zwischen den einzelnen Kreisverwaltungen Kollisionen entstehen können. Ich denke, wenn auf irgend einem Punkte Entlassungen des Personals stattfinden, weil man den betreffenden Mann überhaupt nicht brauchen kann, werde ein Brief an die andern Kreisverwaltungen genügen, und dieselben werden orientiert sein. Das hat keine Schwierigkeiten und wird keine Kollisionen mit sich bringen. Als weiteren Grund führt Herr Sourbeck an, dass das Personal namentlich auf politischem Boden unabhängiger sein werde, wenn es von der Generaldirektion gewählt würde. Die Eisenbahner — um diesen Ausdruck zu gebrauchen — haben bewiesen, dass sie gegenüber einer ziemlich strammen Ordnung selbständig zu sein und sich zu wehren wissen. Gegenüber der Staatsverwaltung werden sie hiefür ohne Zweifel noch mehr in der Lage sein. Dieses Argument ist also durchaus bedeutungslos.

Ich möchte Sie also bitten, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

**Sourbeck:** Ich möchte Herrn Amsler nur zwei Worte erwidern.

Ich habe meinen Antrag nicht als Mitglied der bernischen Deputation gestellt. Ich habe gleich anfangs betont, dass es sich nicht darum handle, der Generaldirektion möglichst grosse Kompetenzen einzuräumen, sondern ich habe den Antrag gestellt, weil ich glaube, wie nicht jeder, einen Einblick in die persönlichen Verhältnisse der Eisenbahnangestellten zu haben. Mir gilt die Furcht vor Bureaukratie weniger, als das Bestreben, einen sichern und guten Betrieb zu haben. Ich glaube, dieser gute Betrieb werde nur dann kommen, wenn wenigstens bis zu einem gewissen Grade die Generaldirektion die Wahlen vornimmt.

Nachdem Sie meinen Antrag abgelehnt haben, möchte ich Sie bitten, wenigstens den Antrag des Herrn Hirter anzunehmen, der bis zu einem gewissen Grade den Wünschen, die ich habe, und die nicht nur meine Wünsche, sondern die Wünsche des Personals selber sind, entgegenkommt.

**Keel:** Ich möchte Sie dringend ersuchen, den Antrag des Herrn Hirter, resp. des Herrn Sourbeck nicht anzunehmen.

Wenn wir das Gesetz irgendwie gefährden wollen, müssen wir nur diese Centralisation in Bezug auf die Anstellung des Personals einführen. Wir haben jetzt fünf grosse Eisenbahngesellschaften. Hat man da je das Bedürfnis nach einer höheren Wahlbehörde empfunden? Nun wollen wir centralisieren. Glauben Sie, dass der Dienst sicherer sein werde, wenn die Generaldirektion, die das Personal gar nicht kennt, wählt? Ich glaube es nicht. Wenn Sie die Generaldirektion mit den Wahlen beauftragen, so schaffen Sie die Bureaukratie in höchstem Masse. Ich möchte Sie sehr warnen, die Kreisdirektionen als leere Schemen hinzustellen. Wir wollen die Freiheit in den Kreisen.

**Hirter:** Ich möchte nur ganz kurz auf einen Umstand hinweisen. Ich glaube, es sei für den Betrieb nicht ganz gleichgültig, ob Sie meinen Antrag annehmen oder nicht. Es ist wohl nötig, dass eine grössere Freizügigkeit der Beamten Platz greife, und um dies zu ermöglichen, ist das Genehmigungsrecht der Generaldirektion notwendig.

Ich mache darauf aufmerksam, dass ich nicht daran gedacht habe, den Kreisdirektionen die Berechtigung der Wahl wegzunehmen, sondern dass es sich nur um ein Genehmigungsrecht für die Wahl von Beamten handelt, welche eine Besoldung von über Fr. 2400 haben. Diese Zahl erscheint mir die richtige zu sein, um einerseits die Kompetenzen der Kreisdirektionen nicht zu sehr zu schmälern und andererseits die Generaldirektion nicht zu sehr zu belasten.

Es ist gesagt worden, man sei demjenigen gegenüber, was von Bern komme, nicht so freundlich gestimmt. Wer wählt denn die Generaldirektion? Ist es etwa die Stadt Bern? Wird sie nicht vielmehr vom Bundesrat nach den Vorschlägen des Verwaltungsrates bestellt? Wenn wir also der Generaldirektion ein Recht zusprechen, so sprechen wir es der Oberbehörde der Bahnen und nicht dem Platze, wo diese Generaldirektion ihren Sitz hat, zu.

Ich möchte Sie noch einmal bitten, im Interesse des Betriebes und im Interesse der richtigen Fortbildung des Personals meinen Antrag anzunehmen.

Der Antrag des Herrn Hirter wird mit 58 gegen 27 Stimmen abgelehnt.

(Par 58 voix contre 27, la proposition de M. Hirter est rejetée.)

Ziffern 4—9.

Angenommen. — (Adoptés.)

Ziffer 10.

**Wild:** Ich erlaube mir, in Verbindung mit den Herren Köchlin und Wunderly, den Antrag zu stellen, am Schlusse der Ziffer 10 beizufügen: «letztere unter beratender Mitwirkung des Präsidenten der Kreisdirektionen.» Nach Ziffer 10 soll nach dem Antrag Ihrer Kommission die Aufstellung aller Instruktionen für die den Kreisdirektionen zugewiesenen Dienstzweige von seiten der Generaldirektion erfolgen. Wir schlagen Ihnen vor, diejenigen Instruktionen und Reglemente, welche die den Kreisdirektionen zugewiesenen Dienstzweige betreffen, nur unter Zuzug der Präsidenten der Kreisdirektionen zu beraten und zu erlassen.

Von hervorragender fachmännischer Seite ist die Idee aufgestellt worden, die Generaldirektion sollte zur Wahrung einer möglichsten Einheit im gesamten Verwaltungswesen zusammengesetzt sein aus einem beständigen Teil, den eigentlichen Generaldirektoren, und aus den Präsidenten der fünf Kreisdirektionen, die nur bei bestimmten allgemeinen Entschlüssen mitzuwirken hätten, während die ständige Behörde bei einer andern Kategorie von Beschlüssen allein in Frage kommen könnte. Wir haben davon abgesehen, Ihnen diesen Antrag zu unterbreiten, weil

wir auch wieder Bedenken gegen eine solche Zusammensetzung der Generaldirektion hatten. Allein das Gesunde an diesem Vorschlage sollte doch festgehalten werden, und das würde geschehen, wenn Sie unserm Antrage beistimmen würden.

Es handelt sich um die Erlassung von allgemeinen Dienstvorschriften, Instruktionen und Reglementen. Nun ist es gewiss sicher, dass auch in einem einheitlichen schweizerischen Eisenbahnbetriebe die Verhältnisse nicht überall die gleichen sind. Wenn daher allgemeine Vorschriften erlassen werden sollen, so muss ein genaues Studium der speciellen Verhältnisse vorausgehen, damit nicht das Vorgeschiedene sich an manchen Orten als unpassend erweise. Es sind insbesondere stets diejenigen Elemente, welche die grössten Bedenken der Verstaatlichung entgegensetzen, die eine zu weitgehende Unterdrückung berechtigter Verhältnisse befürchten. Das sage ich ganz allgemein, nicht bloss in Bezug auf das Eisenbahnwesen. Wenn allgemeine Vorschriften ausgearbeitet werden sollen, so sind das nicht Dinge, die eine rasche Entscheidung erheischen, sodass weitere Kreise nicht zugezogen werden könnten, sondern Dinge, bei denen die Zeit nicht in Frage kommt, sondern einzig die richtige und allseitige Vorbereitung. Wenn nun gesagt wird, dass die Generaldirektion diejenigen Dienstvorschriften, welche die den Kreisdirektionen zugewiesenen Dienstzweige betreffen, nur erlasse, nachdem dieselben vorher mit den Kreisdirektionen beraten worden sind, so glaube ich, stelle man einen Gedanken auf, der von guten Folgen sein werde. Es liegt in diesem Gedanken nicht eine ungesunde Decentralisation, d. h. ein Verlegen von Entscheiden, die im Centrum getroffen werden sollten, an die Peripherie, sondern ein Hereinziehen der peripherischen Kreise zu wirksamem Zusammenarbeiten mit dem Centrum.

Ich möchte Sie ersuchen, den gestellten Antrag anzunehmen.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Ich kann zwar nicht im Namen der Kommission sprechen, aber es scheint mir im Antrag der Herren Wild, Köchlin und Wunderly ein gesunder Gedanke zu liegen. Ich möchte daher persönlich die Annahme dieses Antrages befürworten.

Der Antrag der Herren Köchlin, Wild und Wunderly wird stillschweigend angenommen.

(La proposition de MM. Köchlin, Wild et Wunderly est adoptée tacitement.)

Ziffern 11 und 12.

Angenommen. — (Adoptés.)

Ziffer 13.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Ihre Kommission hat gesucht, die Fassung, welche der Bundesrat und der Ständerat der Ziffer 13 gegeben haben, etwas besser zu präzisieren. Sie ist

dabei namentlich auch davon ausgegangen, dass in verschiedenen Kreisen darauf gehalten wird, dass Reklamationen nicht bloss durch die Generaldirektion, d. h. vom Generalsitz aus, sondern womöglich an Ort und Stelle erledigt werden. Allerdings heisst es in der Fassung des Ständerates: «Die Behandlung von wichtigeren Reklamationen.» Allein die Kommission hat gefunden, das sei ein so unbestimmter Begriff, dass es richtiger sei, wenn wir etwas mehr präzisieren und sagen: «Die Erledigung von Reklamationen aus dem Verkehre mit andern Bahnen» etc. sei der Generaldirektion vorbehalten, während andere Reklamationen in der Regel den Kreisdirektionen, unter Umständen auch den Bahnhofsvorständen, zur Erledigung überwiesen werden sollen.

Ich empfehle Ihnen die Annahme der von der Kommission vorgeschlagenen Fassung der Ziffer 13.

**Wild:** Wir beantragen Ihnen, bei Ziff. 13 den Schlusspassus des bundesrätlichen Entwurfes, d. h. die Worte «soweit nicht deren Zuweisung an die Kreisdirektionen durch die bundesrätliche Vollziehungsverordnung verfügt wird», wieder aufzunehmen.

Ich gebe zu, dass die Streichung dieser Worte, wie sie von der Kommission beantragt wird, mit der Fassung dieser Ziffer überhaupt im Zusammenhange steht, indem die Kommission von der Einschränkung auf wichtigere Reklamationen absieht und dagegen den Verkehr mit andern Bahnen als dasjenige hervorhebt, welches bedingen soll, dass die Generaldirektion die bezüglichen Reklamationen zu erledigen habe. Allein ich glaube, wir dürfen doch noch diesen Schritt weiter gehen. Es darf mit aller Bestimmtheit gesagt werden, dass, wenn etwas in weiteren geschäftlichen Kreisen von ganz besonderer Wichtigkeit erscheint, es die Frage ist: Wie weit können wir uns mit der uns bekannten Kreisdirektion über Reklamationen ins Reine setzen und wie weit ist dies nicht möglich und ein Weiterzug an eine höhere Instanz notwendig? Darauf wird ein ganz grosses Gewicht gelegt werden. Das ist der springende Punkt für ganze Schichten unserer Bevölkerung; sie wollen nicht von Pontius zu Pilatus geschickt sein, und je mehr wir Garantien schaffen können, dass ein weiterer Instanzenzug, die Entscheidung durch eine ferner gelegene Stelle auf das offenbar Notwendige reduziert ist, um so breitere Schichten werden wir von einer Befürchtung befreien, die sie jetzt haben und die im andern Fall die Unterströmung stärken würde, die in so eigentümlichem Verhältnis manchmal bei den Abstimmungen zur Geltung kommt. Es heisst hier: «aus dem Verkehre mit andern Bahnen». Ich glaube, man dachte dabei hauptsächlich an ausländische Bahnen, aber es können auch andere schweizerische Bahnen hier in Frage kommen. Die Thatsache, dass die sämtlichen Nebenbahnen der Schweiz ohne weiteres und in kürzester Frist Teile des diesem Gesetz unterstellten Bahnnetzes sein werden, steht noch lange nicht fest; wenn es nach dem Herzen des Bundesrates geht, wird es eine Weile dauern. Wir haben eine Reihe von Bahnen, z. B. die Tössthalbahn mit Anschlüssen ans Bundesbahnnetz nach beiden Seiten, die Toggenburgerbahn, die Südost-

bahn, u. s. w., alle diese Bahnen stehen mit der betreffenden Kreisdirektion in direktem Zusammenhang; es wird von ihrem Netz aus auf das andere hinübertransportiert, und es entstehen dabei Anstände kleinerer Art, die nach dem Sinn des jetzt vorliegenden Gesetzes nicht der Kreisdirektion, sondern der Generaldirektion unterstellt werden müssen. Der Wortlaut gestattet nicht, derartige kleinere Reklamationen den Kreisdirektionen zu überlassen. Nehmen Sie dagegen unsern Antrag an, so überlassen Sie es der Vollziehungsverordnung, ob sie unter gewissen Verhältnissen derartige Reklamationen den Kreisdirektionen überlassen will. Es ist nicht ausgeschlossen, dass sogar mit Bezug auf auswärtige Bahnen unter gewissen Bedingungen und Einschränkungen es ganz thunlich erscheint, Reklamationen durch die anstossenden Kreisdirektionen zu erledigen. Da nun die bundesrätliche Vollziehungsverordnung es ist, welche den einzelnen Fall sehr wohl ins Auge fassen und welche an einer centralen, das Ganze überblickenden Stelle wieder abgeändert werden kann, so glaube ich, es sei der richtige Ort, um in derartigen Fällen Regel zu machen. Darum lade ich Sie ein, Sie möchten diesem unserm Antrag Ihre Zustimmung geben.

Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag des Herrn Wild wird mit 52 gegen 27 Stimmen angenommen.

(La proposition de M. Wild est adoptée par 52 voix contre 27.)

Ziffer 14 und 15.

Angenommen. — (*Adoptés.*)

Ziffer 16.

**Schobinger:** Diese Ziffer lautet: «Die Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten, soweit solche nicht den Kreisdirektionen überlassen wird.» Herr Curti und ich beantragen Ihnen, diese Ziffer zu streichen. Um ihre Bedeutung zu erkennen, muss man mit ihr die Kompetenz der Kreisdirektionen in Art. 34, Ziffer 4, vergleichen, welche sagt: «die Ausführung von Ergänzungsbauten und sonstiger baulichen Aenderungen auf dem im Betriebe stehenden Bahnnetze, soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird. . . .»

Ich schliesse aus dem Vergleich dieser beiden Ziffern, dass vorab Neubauten ausschliesslich von der Generaldirektion ausgeführt werden, dass die Kreisdirektionen zu den Neubauten absolut nichts zu sagen haben und dass nur in Bezug auf Ergänzungsbauten die Kreisdirektionen die Kompetenz zur Ausführung haben und nur insofern die Generaldirektion nicht anders verfügt. Wenn z. B. die Rickenbahn vom Bunde gebaut werden soll — ich will beifügen, dass nach meiner Ueberzeugung künftig die Neubauten nur noch denkbar sind als vom Bunde ausgeführt, denn es ist mir ganz undenkbar, dass noch Nebenbahnen, ausgeführt von Privatgesellschaften, entstehen sollten —, ich sage, wenn die Rickenbahn vom Bunde gebaut wird, so wird eben unter Beiseite-

setzung der Kreisdirektion von St. Gallen die Generaldirektion in Bern von A bis Z den ganzen Bau ausführen. Oder denken wir an den Bahnhof Basel, der neu gebaut werden muss. Da wird die Generaldirektion ihre Baubureaux und die Bauleitung am Orte selbst organisieren und die Kreisdirektion hat nichts dazu zu sagen. Eine derartige Lösung kann ich nicht als sachgemäss betrachten. Ich kann nicht einsehen, warum die Kreisdirektionen nicht ebenso gut in der Lage sein sollten, derartige Bauten auszuführen. Im Gegenteil, ich halte dafür, dass sie dazu besser in der Lage sind als die Generaldirektion. Diese wäre in der Lage, auf eine Entfernung von 100—200 Kilometer disponieren zu müssen, während die Kreisdirektionen in der Nähe sind, die Verhältnisse kennen und ohne Zweifel viel besser das Richtige treffen können, als die Generaldirektion. Daher kommen wir zum Antrag, es sei diese Ziffer vollständig zu streichen und die Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten den Kreisdirektionen zuzuweisen. Dass auf diese Weise irgend welche Uebelstände entstehen könnten, kann ich mir nicht denken. Die Kreisdirektionen sind ja durch die Budgets und die genehmigten Projekte gebunden, sie sind nicht unabhängig, können sich nicht absolut frei bewegen, sondern sie sind das ausführende Organ der höhern Behörden. Ich wiederhole den Antrag auf Streichung der Ziffer 16.

**Bundesrat Zemp:** Wenn Sie nach Antrag Schobinger die Streichung verfügen, so wird damit erklärt, dass die Generaldirektion mit den Neu- und Ergänzungsbauten sich überhaupt gar nicht zu befassen habe. Das will aber, glaube ich, Herr Schobinger selbst nicht. Herr Schobinger spricht den an sich richtigen Gedanken aus, dass es nicht wohlgethan wäre, der Generaldirektion die Befugnis zuzuschreiben, alle Neu- und Ergänzungsbauten auf dem ganzen Eisenbahnnetz ohne Rücksicht auf die Kreisdirektionen selbst auszuführen. Das will weder der Bundesrat noch will es Ihre Kommission. Es heisst ja ausdrücklich: Die Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten soll der Generaldirektion zustehen, soweit solche nicht den Kreisdirektionen überlassen werden. In einem konkreten Falle wird es sich fragen, ob das Objekt von sehr grosser Bedeutung ist und eines sehr grossen Kostenaufwandes bedarf, ob es ein grösseres Personal beansprucht, als es der Kreisdirektion zur Verfügung steht und ob die Generaldirektion ein specielles Interesse hat, noch andere Gesichtspunkte wahrzunehmen, wie z. B. bei einem Grenzbahnhof grössten Stils, wo fremde Bahnen, die in unser Netz einmünden, bezüglich Benützung und Deckung der Kosten oder Leistung von Mietzinsen mitzuwirken haben. Da liegt ein Geschäft vor, wo die Generaldirektion, die Vertreterin des gesamten Netzes, nach Aussen richtig funktioniert und wo eine Kreisdirektion vielleicht nicht richtig funktionieren würde.

Wir müssen dem Gedanken des Herrn Schobinger Raum geben; wir müssen zulassen, dass den Kreisdirektionen solche Bauaufträge überantwortet werden, und das wird geschehen, wenn die Verhältnisse es wünschbar machen. Wo aber die Verhältnisse danach sind, wird die Generaldirektion von sich aus verfügen und sagen: so muss es sein und so darf es nicht

sein. Man muss nur nicht meinen, dass die Generaldirektion und die Kreisdirektionen das ganze Jahr hindurch einen Kampf untereinander führen werden, dass der eine Teil immer in die Kompetenzen des andern Theils eingreifen werde. Das wird nicht der Fall sein, sondern es wird ein harmonisches Zusammenarbeiten zu erwarten sein. Ich glaube nicht, dass eine Direktion einen bestimmten Wert darauf legt, dass gerade ihr Name bei einem Projekt zur Geltung komme. Ich meine also, bei richtiger Handhabung des Artikels nach Vorschlag der Kommission werden sich die Verhältnisse ganz gut ordnen.

**Wild:** Die Entscheidung über diese Frage wird vielleicht einigermaßen beeinflusst werden durch die Entscheidung über den Art. 34, Ziff. 4. Es heisst dort unter den Befugnissen der Kreisdirektionen: «Die Ausführung von Ergänzungsbauten und sonstiger baulicher Aenderungen auf dem in Betrieb stehenden Bahnnetze, soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird.» Wenn man hier eine grössere Garantie dafür schaffen will, dass es nicht einfach ins Belieben, sozusagen ins Wohlwollen der Generaldirektion gelegt ist, ob sie alles machen oder ob sie auch den Kreisdirektionen eine gewisse Wirksamkeit zukommen lassen will, so kann man ja sagen: «soweit im einzelnen Falle vom Verwaltungsrat nicht anders verfügt wird.» Nach der Vorlage, die die Kommission unterbreitet, wäre die Generaldirektion Richter in eigener Sache. Ich muss auch hier wiederholen: Je mehr Sie Garantien für eine naturgemässe Thätigkeit der Kreisdirektionen schaffen, um so mehr werden Sie mit der Vorlage Anklang finden.

**Curti:** Man ist, glaube ich, im Grunde darüber einig, dass nicht die Generaldirektion in der Regel diese Bauten vornehmen soll, sondern dass die Kreisdirektionen, welche mehr als die Generaldirektion lokalkundig sind und mehr in Verkehr mit den betreffenden Gegenden stehen, diese Bauten ausführen sollen. Diesem Gedanken ist aber in den beiden in Frage kommenden Ziffern nicht scharf genug Ausdruck gegeben, denn man könnte nach ihrem Wortlaut eher meinen, es solle der Kreisdirektion nur ausnahmsweise die Befugnis zur Ausführung von Neubauten erteilt werden. Die Frage ist nun, ob der Verwaltungsrat die richtige Instanz wäre. Man könnte vielleicht den Ausweg finden, dass man es ihm überliesse, über die Verteilung der Befugnisse zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen zu entscheiden; aber der Verwaltungsrat versammelt sich im Jahre nicht häufig und doch kann es vorkommen, dass ein solcher Beschluss rasch gefasst werden muss. Ich glaube, es wäre richtig, wenn man für diese beiden Absätze eine andere Wendung suchte und wenn Sie die Kommission beauftragen würden, dasjenige, was sich hier als Resultat der Debatte ergeben hat, zu formulieren. Es ist immer schwierig, so aus dem Stegreife die richtigen Worte zu finden, den Gedanken exakt auszudrücken. Mir will scheinen, man sei eigentlich gleicher Meinung; man will, dass die Kreisdirektionen hier etwas zu sagen haben, dass sie aber nicht ganz unabhängig

sein sollen. Das nun besser auszudrücken, sollte der Kommission überlassen werden, und ich beantrage darum die Rückweisung.

**Präsident:** Es ist ein Ordnungsantrag gestellt, diese Ziffer 16, sowie auch Ziffer 4 des Art. 34 an die Kommission zurückzuweisen.

**Hirter:** Ich möchte Sie bitten, diesen Ordnungsantrag abzulehnen. Ich glaube, den Bedenken, welche geäußert wurden, ist bereits Rechnung getragen unter den Aufgaben des Verwaltungsrates; dort heisst es: «Die Entscheidung über das Tracé neuer Linien, ferner die Festsetzung der Pläne neuer Bahnhofbauten von grösserer Bedeutung und der Pläne für wichtige Umbauten und Ergänzungsbauten auf dem im Betrieb stehenden Bahnnetz». Nun glaube ich, es ist das, was man dem Verwaltungsrate vorbehalten wollte, dort bereits angeführt; also ist es nicht nötig, das noch an einem andern Orte zu sagen.

**Wild:** Herr Hirter befindet sich in einem Irrtum, wenn er glaubt, dass die Kompetenzen des Verwaltungsrates in dieser Richtung hier bereinigt seien. Was er citiert, bezieht sich auf die Bestimmung, ob Neubauten und wie Neubauten ausgeführt werden sollen; hier aber handelt es sich darum, von wem sie ausgeführt werden sollen. Ich bin vollständig mit dem Rückweisungsantrage Curti einverstanden, damit hier eine gute und haltbare Form gefunden werde.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit 55 gegen 21 Stimmen wird der Rückweisungsantrag Curti angenommen.

(Par 55 voix contre 21, la proposition de renvoi est adoptée.)

Ziffer 17.

**Schobinger:** Zu Ziffer 17 beantragen wir Ihnen, in dem Passus «der Abschluss von Vereinbarungen mit andern Transportanstalten» das Wort «andern» durch «ausländischen» zu ersetzen. Nach dem Vorschlage der Kommission hätten derartige Abkommen mit andern Transportanstalten von der kleinsten Bedeutung an die Generaldirektion zu gehen; denn nur die Generaldirektion kann diese Vereinbarungen beschliessen. Nun umfasst der Begriff «Vereinbarungen mit andern Transportanstalten» nicht nur Vereinbarungen mit Nebenbahnen, sondern auch solche mit kleineren Transportanstalten, mit Dampfschiffgesellschaften, mit Fuhrhaltereien, mit den Interessenten von Industriegeleisen, und in allen diesen an und für sich sehr untergeordneten Fragen soll die Generaldirektion entscheiden können! Die Kreisdirektion ist vollständig auf die Seite gesetzt. Ich vermag gar nicht einzusehen, warum diese Lösung gesucht wird; ich begreife, dass wenn es sich um

derartige Vereinbarungen mit ausländischen Transportanstalten handelt, die Generaldirektion eintreten muss. Aber in allen übrigen Fällen, und da handelt es sich meist um Fälle von untergeordneter Bedeutung, sollte doch gewiss die Kreisdirektion in der Lage sein, das Richtige zu treffen und die richtigen Vereinbarungen abzuschliessen. Dies zur Erläuterung unseres Antrages.

**Bundesrat Zemp:** Ich halte doch dafür, dass der Vorschlag der Kommission der richtige sei. Eine Kreisdirektion ist eine Abteilung der Verwaltung des Staatsbahnnetzes und sie soll auf ihrem Gebiete funktionieren; wir wollen ihr ja möglichst viele Kompetenzen zuweisen. Aber sobald es sich um das Benehmen über das Staatsbahnnetz hinaus mit dritten Kontrahenten handelt, so ist die Generaldirektion die richtige Vertretung. Solche Vereinbarungen giebt es eine Menge; z. B. bestehen solche Vereinbarungen mit der schweizerischen Postanstalt. Soll nun da jede Kreisdirektion mit der schweizerischen Postanstalt über dieselben Fragen und Objekte wiederbesondere Verträge abschliessen? Da liegt es doch nahe, dass die Generaldirektion die gesamten Interessen des Bahnnetzes gegenüber der Post zu wahren hat. Es ist aber auch denkbar, dass es sich um Verträge mit andern Transportanstalten handelt, die zu gleicher Zeit mit mehreren Kreisdirektionsbezirken in Zusammenhang stehen; denken Sie sich z. B. eine Transportanstalt auf dem Zürichsee. Es ist sehr wohl möglich, ja sogar wahrscheinlich, dass der Kreis St. Gallen den Zürichsee berühren und mit diesen Transportanstalten Vereinbarungen zu treffen haben wird und dass ebenso der Kreis Zürich mit denselben Transportanstalten verkehrt. Die Vereinfachung wird es empfehlenswert erscheinen lassen, dass hier nun die Generaldirektion handelt. Ich will Sie nicht weiter aufhalten, sondern nur darauf hinweisen, dass die richtige Vertretung der Interessen des Staatsbahnnetzes gegenüber Dritten, sei es im Kleinen oder im Grossen, in der Hand der Generaldirektion liegt.

**Geilinger:** Da kein anderes Kommissionsmitglied in Sachen das Wort ergreift, möchte ich kurz darauf hinweisen, dass es von höchster Bedeutung ist, dass bezüglich der Rechtsverhältnisse nach Aussen Einheitlichkeit besteht, und das ist nur möglich, wenn die bezüglichen Rechte zum Abschluss von Verträgen überall in eine Hand gelegt werden, und diese Hand ist die Generaldirektion. Einen Unterschied zwischen inländischen und ausländischen Beziehungen zu machen, hat durchaus keine Begründung. Ich muss wiederholen, dass Verträge mit inländischen Anstalten viel bedeutendere Folgen haben können, als solche mit den ausländischen Bahnen.

Abstimmung — *Votation.*

Mit 53 gegen 22 Stimmen wird der Antrag Schobinger-Curti abgelehnt.

(Par 53 voix contre 22, la proposition de MM. Schobinger et Curti est rejetée.)



Ziffer 18 und 19.

Angenommen. — (*Adoptés.*)

**Sourbeck:** Ich habe im ganzen Art. 24 unter allen Kompetenzen, welche der Generaldirektion zugewiesen werden, einen Punkt nicht gefunden, der mir unbedingt auch dahin zu gehören scheint; es ist das die Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen des Personals; ich schlage vor, diese Verwaltung durch eine Ziffer 19bis der Generalversammlung zuzuschieben.

Ich möchte nur zwei Worte beifügen. Das Personal der schweizerischen Eisenbahnen ist gegenwärtig damit beschäftigt, die Freizügigkeit der bestehenden Pensions- und Hilfskassen anzustreben und eine Revision der gegenwärtig bestehenden Statuten zu verlangen. Nun hat man sich entschlossen, die Sache vorläufig ruhen zu lassen, bis der Eisenbahnrückkauf beschlossene oder nicht beschlossene Sache sei. Ich werde also da nicht näher eintreten, möchte Sie aber bitten, diesen Wünschen des Personals auf einheitliche Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen, welche natürlich die Freizügigkeit einbeziehen, Gewähr zu leisten und als Ziffer 19 bis die Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen der Generaldirektion zuzuweisen.

**Präsident:** Will zu diesem Antrag gesprochen werden? — Wenn nicht, so nehme ich an, Sie seien damit einverstanden. Ich denke, die Kommission wird eine definitive Redaktion vorlegen.

Ziffern 20—22.

Angenommen. — (*Adoptés.*)

Art. 25.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Ich mache nur darauf aufmerksam, dass Ihre Kommission wünscht, dass nun auch die Generaldirektion dem Verwaltungsrate vierteljährlich nicht nur summarische Ausweise über die Ergebnisse des Bahnbetriebes, sondern auch einen allgemeinen Bericht vorzulegen habe. Ich beantrage Ihnen Annahme.

**Bundesrat Zemp:** Dass ein allgemeiner Bericht alljährlich vorgelegt wird, das versteht sich; dass auch summarische Ausweise über die Ergebnisse des Bahnbetriebes vierteljährlich vorgelegt werden sollen, ist vom Bundesrate vorgeschlagen. Aber nun wird im weitern noch begehrt, dass die Generaldirektion alle Vierteljahre dem Verwaltungsrate einen allgemeinen Bericht über den Betrieb und die Verwaltung vorzulegen habe. Ich fürchte sehr, dass Sie damit die Generaldirektion mit einer Aufgabe be-  
hellen, welche ihr sehr viel Arbeit geben und

den beabsichtigten Nutzen nicht haben wird. Man kann doch wohl die Meinung haben, dass es in einer so kurzen Zeit nicht möglich ist, einen Ueberblick über die ganze Verwaltung zu gewinnen, zu beurteilen, ob das Geschäft marschirt, ob es gut verwaltet wird, sondern man muss einen gewissen grösseren Zeitraum vor sich haben. Bei der Staatsverwaltung ist regelmässig überall ein Jahr vorgeschrieben; es giebt aber, wenn ich nicht irre, Kantone, welche nur alle zwei Jahre einen Bericht von der Regierung verlangen. Ein solcher allgemeiner Bericht wird je-weilen ein dickes Buch abgeben, und ich meine daher, die Generaldirektion bekomme damit zu viel Arbeit und der Verwaltungsrat werde von diesen Berichten nicht eingehender Kenntnis nehmen. Dagegen ist es ja sehr wichtig, dass der Verwaltungsrat über das Finanzgeschäft im allgemeinen gut orientiert ist, darüber, ob die Einnahmen oder die Ausgaben steigen, in welchem Verhältnisse sie stehen und darüber kann alle Vierteljahre Aufschluss erteilt werden. Ich meine also, man sollte von dem Zusatze der Kommission Abstand nehmen.

**Häberlin:** Ich wollte zu diesem Artikel nur bemerken, dass der Zusatzantrag Geilinger, der von einem allgemeinen Berichte für jedes Vierteljahr spricht, schon in der Kommission eine starke Minderheit gegen sich hatte. Man hatte Bedenken, viertel-jährliche Berichte über das Allgemeine zu verlangen, weil man einverstanden war, dass man damit der Generaldirektion unnötige und wahrscheinlich auch unnütze Mühe verursache. Wie kann man von Vierteljahr zu Vierteljahr einen allgemeinen Ueberblick über eine Verwaltung geben? wie kann diejenige Behörde, zu deren Händen der Bericht erstattet werden soll, von Vierteljahr zu Vierteljahr unterscheiden, welche grundsätzliche Richtung nun in der Eisenbahnverwaltung ist? wie kann man von Vierteljahr zu Vierteljahr übersehen, wohin eigentlich die Verwaltungsorgane tendieren, ob diese Tendenzen zulässig sind oder nicht? Um einen Ueberblick zu haben, um zu wissen, wohin es geht, muss doch ein Zeitraum von wenigstens einem Betriebsjahre vorliegen; dann kann die Direktion im Bericht grundsätzliche Fragen, welche vorgekommen sind, besprechen und die Behörde, welche den Bericht erhält, weiss dann auch, was sie zu erörtern hat, ob sie die Verwaltung missbilligen kann oder ob sie mit dem Gange der Geschäfte im allgemeinen zufrieden ist. Ich glaube also, wir verlieren nichts, wenn wir den Zusatz streichen.

**Wunderly:** Auch ich möchte Sie bitten, von dieser vierteljährlichen Berichterstattung abzusehen. Wenn solche vierteljährliche Berichte an den Verwaltungsrat gehen, so werden sie gewöhnlich nur zum Teil gelesen oder sie werden oberflächlich. Es ist geradezu unmöglich, von der Generaldirektion zu verlangen, dass sie detaillirte vierteljährliche Berichte erstatte. Auf der andern Seite wird es den verschiedenen Mitgliedern des Verwaltungsrates unmöglich sein, das ganze Unternehmen von Vierteljahr zu Vierteljahr in alle Details hinein zu verfolgen. Ich lege viel mehr Gewicht darauf, dass vom

Verwaltungsrate aus fachmännische Berichte über Details des Betriebes verlangt werden, welche dann von den Kommissionen des Verwaltungsrates und von ihm selbst erledigt werden. Es ist viel wichtiger und für das Geschäft viel zuträglicher, wenn Sie auf diese Weise der Gesamtorganisation eine gewisse Bewegungsfreiheit lassen. Man kann in einem so grossen Geschäft nicht alles legiferieren, sondern muss auch der Zukunft etwas vertrauen, insoweit als man sagt, der Verwaltungsrat ist da, um das ganze Geschäft zu überwachen. Ueberwacht er es, so wird er auch von Zeit zu Zeit gewisse Teile des Betriebes ganz speciell verfolgen, und darum würde ich von den vierteljährlichen Gesamtberichten Umgang nehmen.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Der Sprechende gehörte in der Kommission ebenfalls zur Minderheit, welche diesen Antrag des Herrn Geilinger abgelehnt hat.

Abstimmung — Votation.

Der Antrag Geilinger wird mit Mehrheit abgelehnt.  
(A la majorité, la proposition de M. Geilinger est rejetée.)

Art. 26.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Die Kommission beantragt Ihnen, im ersten Alinea des Art. 26 das Wort «absolute» im bundesrätlichen Entwurf zu streichen und im zweiten Alinea nach «Stimmgleichheit» die Worte «nach zwei Wählgängen» beizufügen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 27.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 28.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Der Inhalt des ersten Absatzes ist in Uebereinstimmung mit unsern frühern Beschlüssen.

Was das zweite Alinea anbelangt, so ist die Umschreibung der Kreise bereits erledigt. Betreffend die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone hatte der Ständerat beschlossen, dass dieselbe durch einen allgemein verbindlichen Bundesbeschluss zu normieren sei. Ihre Kommission beantragt Ihnen, die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone auf dem Wege der Vollziehungsverordnung zu regeln.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 29.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Der Art. 29 handelt von dem Geschäftskreis der Kreiseisenbahnrate. Es sind zu einzelnen Ziffern Abänderungsanträge gestellt worden, auf die ich vorläufig nicht eintreten will.

**Schobinger**: Wir haben Ihnen auch zu diesem Abschnitt eine Reihe von Abänderungsanträgen gestellt, die infolge der Ablehnung unserer Anträge in den Abschnitten Verwaltungsrat und Generaldirektion allerdings zum Teil dahingefallen sind. Da ich auch für die übrigen Anträge dasselbe Schicksal voraussehe, werde ich mich enthalten, dieselben zu begründen. Dagegen möchte ich doch darauf hinweisen, dass die Bedeutung der Kreiseisenbahnrate, die ohnehin eine kleine war, dadurch, dass Sie im Verwaltungsrate Vertreter der wirtschaftlichen Verbände vorsehen, weggefallen ist. Die Kreiseisenbahnrate sollten ja an und für sich dazu da sein, um die Wünsche und Ansichten der wirtschaftlichen Verbände zur Geltung zu bringen. Da diese Aufgabe für sie nun dahinfällt, sehe ich in der That nicht mehr ein, was diese Kreiseisenbahnrate noch für eine Bedeutung haben. Was haben sie eigentlich noch für Kompetenzen? In Ziffer 1 wird gesagt, dass ihnen die Wahl ihres Präsidenten und Vicepräsidenten auf die Dauer einer Amtsperiode aus ihrer Mitte «zustehe». Das ist ein Recht, das jeder Kegelklub auch hat. Die Kreiseisenbahnrate hätten das Recht, diese Wahlen zu treffen, auch wenn im Gesetze nichts davon stünde. Ich kann mir die Aufnahme dieser Bestimmung nicht anders erklären, als damit, dass man es gethan habe, um die Ziffern der Kompetenzen zu vermehren. Diese Ziffer hat gar keinen Sinn und beim Abschnitt «Verwaltungsrat» werden Sie vergeblich nach einer solchen Bestimmung suchen. Ebenso verhält es sich mit den übrigen Funktionen. Was hat das für den Kreiseisenbahnrat z. B. für einen Zweck, die vierteljährlichen schriftlichen Berichte der Kreisdirektionen über den Gang des Unternehmens zu genehmigen, wenn ihm das Aufsichtsrecht bestritten ist? Auch bei der Begutachtung von Tarif- und Fahrplanfragen wird der Kreiseisenbahnrat dadurch, dass diese Fragen im Verwaltungsrat erledigt werden, vollständig auf die Seite gestellt.

Ich glaube, wir würden gut thun, mit diesem Kreiseisenbahnrat ganz abzufahren. Im Grunde ist er nichts anderes als eine Freikartenbruderschaft und ich bin überzeugt, dass dieser Kreiseisenbahnrat bald von der Bildfläche verschwinden wird, auch wenn Sie ihm im Gesetze das Leben geben.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Persönlich wäre ich mit den Schlussworten des Herrn Vorredners sehr einverstanden, auch noch aus dem weitern Grunde, weil ich glaube, dass die Kreiseisenbahnrate dasjenige nicht erreichen werden, was man mit dem grossen Eisenbahnrate hätte erreichen können. Wenn diese Kreiseisenbahnrate diejenige Mission, die ein grosser Eisenbahnrat erfüllt, ausführen könnten, so hätten sie denn doch eine weit grössere Bedeutung, als Herr Schobinger ihnen zuschreiben will, auch wenn sie bloss zur Begutachtung da wären. Ich glaube, auch diese Begutach-

tung würde einen ganz bedeutenden Wert haben. Im gegenwärtigen Stadium können wir aber diese Kreiseisenbahnrate nicht abschaffen, sondern müssen sie ihrem Schicksal überlassen, und wir werden dann sehen, wie sie in der Zukunft sich gestalten werden.

Angenommen. — (Adopté)

Art. 30.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Ihre Kommission beantragt Ihnen, den ersten Satz des Art. 30 folgendermassen zu fassen: «Die Kreiseisenbahnrate versammeln sich auf Einladung ihres Präsidenten regelmässig jedes Vierteljahr einmal», statt wie es nach dem Beschluss des Ständerates heisst: «regelmässig alle zwei Monate». Damit ist auch angedeutet, dass die Kreiseisenbahnrate allerdings nicht die grosse Mission haben, welche ihnen nach dem Beschluss des Ständerates zugewiesen werden wollte.

Den zweiten Satz haben wir dahin erweitert, dass wir sagen: «Ausserdem können sie einberufen werden, wenn die Geschäfte es notwendig machen oder wenn wenigstens der vierte Teil der Mitglieder es verlangt.» Doch hat hier eine Korrektur einzutreten, indem richtiger gesagt wird: «Ausserdem werden sie einberufen», statt «ausserdem können sie einberufen werden». Ich beantrage Ihnen die Genehmigung dieser Korrektur.

Ferner schlagen wir Ihnen vor, im zweiten Lemma zu sagen: «Die Kreiseisenbahnrate sind beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist», statt der ständerätlichen Fassung: «wenn  $\frac{2}{3}$  der Mitglieder anwesend sind.»

**Wunderly**: Ich möchte Ihnen beantragen, das Wort «regelmässig» durch «in der Regel» zu ersetzen. Ich weiss aus Erfahrung, dass man bei Einberufung von solchen nach den Statuten regelmässig abzuhaltenden Versammlungen oft sehr unangenehmen Schwierigkeiten begegnet. Manchmal ist es ganz unmöglich, die Leute zu besammeln. Ich würde es daher lieber sehen, wenn das Wort regelmässig durch «in der Regel» ersetzt würde und empfehle Ihnen die Annahme dieses Abänderungsantrages.

**von Planta**: Ich möchte dem Antrag des Herrn Wunderly entgegnetreten. Ich glaube, das, was er will, sei eine vollständige Veränderung des Inhaltes dieses Artikels. Durch das Wort «regelmässig» ist der Gedanke zum Ausdruck gebracht worden, dass die Kreiseisenbahnrate alle Vierteljahre einmal einberufen werden müssen. Damit soll vorgebeugt werden, dass man die Tätigkeit der Kreiseisenbahnrate gewissermassen auf die Seite schiebe und sie nur dann einberufe, wenn es gerade passe. Diese Möglichkeit wäre aber vorhanden, wenn Sie den Antrag des Herrn Wunderly annehmen.

Der Ausdruck «regelmässig» ist aber auch deshalb richtiger, weil er besser in den Rahmen des Art. 30 hineinpasst. Der erste Satz behandelt die ordentlichen

Versammlungen der Kreiseisenbahnrate. Dann kommt der zweite Satz, welcher die ausserordentlichen Versammlungen normiert.

Ich möchte Ihnen daher beantragen, die Fassung der Kommission beizubehalten.

**M. Théraulaz**: Je ferai remarquer que ces mots régulièrement et dans la règle ne signifient pas du tout la même chose. Je ne sais si cette différence de signification est dans la volonté des motionnaires? Régulièrement signifie ici que l'on doit se réunir tous les trois mois d'une manière régulière, dans la règle signifie simplement qu'en général on se réunit, mais que l'on n'est nullement obligé de le faire.

**Dinkelman**: Im Gegensatz zu Herrn Planta möchte ich Ihnen beantragen, die Worte «regelmässig jedes Vierteljahr einmal» zu streichen und zu sagen: «Die Kreiseisenbahnrate versammeln sich auf Einladung ihres Präsidenten, wenn die Geschäfte es notwendig machen.»

Ich stimme mit dem, was von Herrn Schobinger gesagt worden ist, vollständig überein. Die Kreiseisenbahnrate werden Mühe haben, irgend eine Beschäftigung zu finden. Sie sind nicht Fisch und nicht Vogel. Sie sind hauptsächlich mit Freikarten begabte Räte, deren Kompetenzen gering sind. Es ist deshalb schade, dass Herr Schobinger nicht die Aufhebung der Kreiseisenbahnrate beantragt hat. Ich glaube, es würde für die Präsidenten der Kreiseisenbahnrate schwierig sein, Traktanden aufzufinden, um die regelmässigen Vierteljahrsversammlungen abhalten zu können. Es ist jedenfalls praktischer, zu sagen, dass die Kreiseisenbahnrate sich besammeln, sobald die Geschäfte es erfordern.

**Wunderly**: Ich habe die vorgeschlagene abgeänderte Fassung nicht erfunden, sondern sie steht in Reglementen von Gesellschaften, die auch auf richtige Organisation halten.

Es hat mich übrigens gefreut, von Herrn von Planta zu vernehmen, dass er im Sinne hat, später die Versammlungen des Kreiseisenbahnrates in St. Gallen regelmässig zu besuchen. Wenn er das kann, wird der Kreis St. Gallen sehr glücklich sein. Aber ich glaube, auch ihm werde es bei seiner grossen Beschäftigung als Anwalt und als Hauptführer im Kanton Graubünden unmöglich sein, diesen Sitzungen regelmässig beizuwohnen. Ich möchte ihn bitten, doch auch seine Tätigkeit und Beschäftigung zu berücksichtigen. Ja, wenn man einfach an die Versammlungen nicht geht, kann man das «regelmässig» schon aufnehmen; aber wenn man den Geschäftsleuten, Berufsleuten, Gewerbsleuten und Arbeitsleuten möglich machen will, die Sitzungen zu besuchen, so ist die von mir vorgeschlagene Fassung wohl vorzuziehen.

Ich empfehle Ihnen nochmals die Annahme meines Abänderungsantrages.

Abstimmung — *Votation.*

In eventueller Abstimmung siegt die Fassung der Kommission, gegenüber dem Antrag Wunderly, mit 46 gegen 18 Stimmen. Dieser Beschluss wird auch in definitiver Abstimmung aufrecht erhalten, gegenüber dem Streichungsantrag Dinkelmann, und zwar mit 47 gegen 30 Stimmen.

(En votation éventuelle la proposition de la commission l'emporte sur celle de M. Wunderly par 46 voix contre 18. Cette décision est maintenue en votation définitive contre la proposition de biffer de M. Dinkelmann par 47 voix contre 30.)

Art. 31.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 32.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Im ersten Alinea ist nun nach dem zweiten Satz einzuschalten: Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates ernannt. Im übrigen habe ich nichts zu bemerken und beantrage Ihnen die Annahme des Artikels.

**Köchlin**: Bei Art. 32 haben wir uns erlaubt, den Antrag zu stellen, dass die Kreisdirektionen statt nur aus drei aus drei bis fünf Mitgliedern bestellt werden können. Es wurde über diesen Antrag abgestimmt und die Frage ist erledigt. Ich möchte mir nur zur Erklärung unseres Antrages die Bemerkung gestatten, die ich vor der Abstimmung nicht anbringen konnte, weil diesem Punkt keine Debatte vorangieng, die Bemerkung, dass wir mit der Bezeichnung 3—5 nicht sagen wollten, dass die Zahl der Mitglieder der Kreisdirektionen auf fünf erhöht werden müsse. Wir wollten nur eine gewisse Latitüde für die Uebergangszeit einführen. Wir sagten uns: Wir haben jetzt Direktionen von 5 und mehr Mitgliedern, und wenn der Bund die Bahnen übernimmt, so kann der Fall vorkommen, dass in irgend einem Kreise noch mehr als drei Direktoren bleiben, und es wäre unter Umständen angemessen und billig gewesen, wenn man die Möglichkeit gehabt hätte, ein viertes oder auch ein fünftes Mitglied noch einige Zeit zu behalten. Nach der vorliegenden Fassung ist dies nicht möglich.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 33.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 34.

Ziffern 1 und 2.

Angenommen. — (*Adoptés.*)

Ziffer 3.

**Präsident**: Diese Ziffer ist an die Kommission zurückgewiesen.

Ziffer 4.

**Théraulaz**: Je désire faire une observation qui n'a trait qu'à la rédaction. L'alinéa 4 de l'art. 34 dit: «De surveiller la voie et la police du chemin de fer.» On ne surveille pas la police, au contraire, c'est la police qui surveille. Il faut dire: «De surveiller la voie et d'exercer la police du chemin de fer.»

**Präsident**: Ich nehme an, Sie werden mit diesem Antrag einverstanden sein.

Zustimmung. — (*D'accord.*)

Ziff. 5—15.

Angenommen. — (*Adoptés.*)

Ziffer 16.

**Wild**: Diese Ziffer sollte gemäss Ihrem vorherigen Beschluss an die Kommission zurückgewiesen werden, da es sich darum handelt, die Erledigung von Reklamationen aus dem innern Verkehr der Bundesbahnen auf die allgemeinen Bestimmungen überzuleiten, welche die Vollziehungsverordnung des Bundesrates hiefür aufzustellen hat.

Ziff. 16 wird an die Kommission zurückgewiesen. (Chiffre 16 est renvoyé à la commission.)

Ziff. 17—22.

Angenommen. — (*Adoptés.*)

Art. 35 und 36.

Angenommen. — (*Adoptés.*)

Art. 37.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Ich erlaube mir, hier speciell darauf aufmerksam zu machen, dass in Ziffer 4 die Kommission eine Erweiterung angebracht hat, indem sie nicht bloss sagt: «Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten oder über die Lieferung von Materialien», sondern: «Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten und über Landerwerb, sowie Lieferungsverträge» u. s. w. Wir beantragen Ihnen Annahme.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 38.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 39—41.

Angenommen. — (Adoptés.)

Art. 42.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Zu Artikel 42 habe ich nichts zu bemerken; dagegen hat hier Herr Baldinger die Aufnahme eines Art. 42 bis beantragt. Ich überlasse Herrn Baldinger die Begründung seines Antrages.

**Baldinger**: Ich erlaube mir, einen Artikel 42 bis folgenden Inhalts zu beantragen: «Der Bund wird in geeigneter Weise Vorsorge dafür treffen, dass die Beamten und ständigen Angestellten seiner Eisenbahnen die ihrem Dienste entsprechende Ausbildung und fachliche Befähigung erhalten.» Der Gesetzesentwurf, an dem wir heute arbeiten, befasst sich, nachdem er die Räte und die Direktionen aufgestellt hat, konsequenterweise auch mit den Beamten und Angestellten der verstaatlichten Eisenbahnverwaltung. Er sieht die Amtsdauer der Beamten und Angestellten vor und setzt sie auf drei Jahre fest, er sieht ihre Besoldung vor und verweist sie auf ein besonderes Gesetz, er sieht, nachdem er sich mit der allgemeinen Qualifikation derselben befasst hat, auch die Institution der Hülfskasse vor und setzt fest, dass der Bund als Eigentümer der Bahnen die Hälfte der Einlagen in die Hülfskasse übernimmt u. s. w., kurz der Entwurf behandelt so recht eigentlich alles dasjenige, was den Beamten und Angestellten benefiziell geboten werden soll. Es will mir nun scheinen, es würde dem Gesetze wohl anstehen, wenn es, dem verkehrenden Publikum Rechnung tragend, sich auch kurz und allgemein, wie ich es in meinem Antrag andeutete, damit befassen würde, was von den Beamten und Angestellten offiziell zu verlangen wäre. Soll der Bund eine Gewähr für die Befähigung verlangen, so muss er selbstverständlich den Beamten, überhaupt dem Eisenbahnpersonal Gelegenheit bieten, so oder anders sich in den Besitz der Befähigung zu begeben. Das ist der Grundgedanke des Antrages, den ich Ihnen stelle.

Bevor ich nun auf seine Begründung näher eintrete, will ich einigen Bedenken formeller Natur, die ich kommen sehe, zu begegnen suchen. Man wird mir sagen, was ich da verlange, das sei so ziemlich selbstverständlich; man wird mir sagen, es brauche im Gesetz, welches sich lediglich mit dem Rückkauf der Eisenbahnen befasse, nicht des Besondern gesagt zu werden, dass der Bund, wenn er sich einmal im Besitz der Eisenbahnen befinde, für die nötige Ausbildung des Personals zu sorgen habe; er werde selbstverständlich die bereits bestehenden Vorkehrungen für die Ausbildung des Eisenbahnpersonals mit den Bahnen übernehmen, er werde sie unter Umständen, je nach Bedürfnis, weiter ausbilden. Nun wissen Sie mit mir, dass in der That

diejenigen Kenntnisse, welche vom Eisenbahnpersonal verlangt werden müssen, specieller Natur sind. Es genügt da durchaus nicht eine allgemeine Bildung; es ist notwendig, dass die Beamten und Angestellten in den einzelnen, wie Sie in der Folge sehen werden, sehr reichhaltigen Gebieten des Eisenbahnbetriebs besonders unterrichtet seien. Und es wird sich — das dürfte heute ganz besonders in Betracht fallen — darum handeln: sind die bereits bestehenden Vorkehren, welche von Seiten der privaten Eisenbahngesellschaften getroffen worden sind, hinreichend, um dem verkehrenden Publikum auch für die Zukunft die erwarteten Garantien zu geben? Sie werden aus meinen Ausführungen sehen, dass dies durchaus nicht zutrifft und dass wir darum in der That Veranlassung haben sollten, für vollständigere Einrichtungen zu sorgen.

Was nun die Sache selber anbelangt, ich meine die Bedeutung der dienstlichen Ausbildung und der sachlichen Befähigung des Eisenbahnpersonals, so bleibt mir dreierlei auszuführen. In erster Linie die Art des Dienstes, dann die Beziehungen der Dienstkenntnis zum Betriebe und zur Betriebssicherheit und schliesslich die Vorkehren zur Ausbildung.

Der Eisenbahndienst ist in seinen Einzelheiten ein ungemein vielseitiger und im Zusammenwirken dieser Einzelheiten in der That ein recht schwieriger, so zwar, dass, wer Gelegenheit hat, demselben etwas näher zu treten, ohne weiteres begreifen muss, dass und inwiefern es da sehr bedeutender specieller Kenntnisse, eines besondern Studiums in hohem Mass bedarf und wie oft man hart, ja fast leichtfertig ist, indem man jede geringste Störung im Betriebe dazu benutzt, sofort über die Verwaltung der Bahnen herzufallen. In letzterer Beziehung haben wir im grossen ganzen, es darf das auch gesagt werden, gewiss nicht sehr viel Veranlassung, uns über den Privateisenbahnbetrieb, wie wir ihn bislang hatten, zu beklagen. Es hat wenigstens für meine Auffassung die Beratung, die wir hier bis zur Stunde gepflogen haben, in der That recht vorteilhaft charakterisiert, dass es von keiner Seite versucht worden ist, die Argumente für die Verstaatlichung von dorthier zu holen.

Es müsste uns zu weit führen und müsste Sie ermüden, wollte ich mich an diesem Orte des nähern auf alle angedeuteten Einzelheiten des Eisenbahndienstes näher einlassen, ich meine auf den Stationsdienst mit seinen Unterabteilungen, den eigentlichen Stations- und der Expeditionsdienst, den Weichendienst, den Rangierdienst und den Schuppendienst, im fernern mit Bezug auf den Fahrdienst auf alle die Einzelheiten, die zu wissen dem Lokomotivführer, dem Lokomotivheizer und dem Wagnervisiteur zusteht, dann hinsichtlich des Zugdienstes mit seinen Zugführern, Kondukteurs, Bremsern u. s. w., und endlich den Bahn-Unterhaltungs- und Bewachungsdienst mit den ständigen Bahnarbeitern, mit den Bahn- und Streckenwärtern, mit den Vorarbeitern, Aufsehern, Bahnwärtern u. s. w. Ich will aus den vielen dieser einzelnen Dienst kategorien nur ganz wenige herausgreifen, um Sie an die Vielseitigkeit zu erinnern, auf welche in der That der Eisenbahndienst angewiesen ist; ich will den Dienst der Personen herausgreifen, der uns, die wir die Eisenbahnen benutzen, am allernächsten liegt, ich meine den Dienst der Kondukteure, der Weichenwärter und endlich noch denjenigen der Stationsvorstände.

Was den Dienst der Kondukteure anbetrifft, so sind es mehr als 30 einzelne Disciplinen, in welchen vorschriftsgemäss schon unsere Privatbahnen die Befähigung und die Prüfung verlangen; ich kann sie nicht alle anführen; mein Gedächtnis dürfte mir da versagen. Sie betreffen beispielsweise neben der Kenntnis der allgemeinen Organisation der Bahngesellschaft speciell die Kenntnis des Transportreglementes, die Kenntnis des schweizerischen Eisenbahnnetzes, der Stationen und Routen, der Zugsabfertigung, des Signaldienstes, des Betriebes der elektrischen Glockensignale; sie betreffen die Handhabung der centralen Weichen und Signaleinrichtungen, die Kenntnis des Ein- und Ausladens von Gütern und Thieren, den Polizeitransport, den Leichentransport, den Bahnpolizeidienst, die genaue Kenntnis der Personen- und Güterwagen in allen ihren Einrichtungen, ich meine in Bezug auf die Bremsen, die Heizung, die Beleuchtungsvorkehrungen u. s. w.; endlich schliessen sie in sich die Kenntnis der ersten Hülfeleistung bei Unglücksfällen. Das sind ungefähr die einzelnen Anforderungen, welche wir an den Kondukteur zu stellen in der Lage sind. Mit Bezug auf den Weichenwärter, wenn ich diesen auch noch nennen darf, kommen noch hinzu die Kenntnis und Handhabung der Blockanlagen, des Rangierdienstes, der Kuppelung der Fahrzeuge, der Abwägung beladener Wagen, der Desinfektion u. s. w. Beim Stationsvorstand endlich wird die Kenntnis alles dessen vorausgesetzt, was die Einnehmer, die Gepäckexpedienten, die Güterexpedienten, die Telegraphisten, die Portiers, die Rangier- und Wagenleiter, die Weichenwärter und Kondukteure des Besondern wissen sollen. Das alles muss der Stationsvorstand sehr speciell kennen und das kann er selbstverständlich nur, wenn ihm Gelegenheit geboten wird, sich diesfalls auch besonders auszubilden. So wie es jetzt beim Kondukteur, beim Stationsvorsteher, Weichenwärter u. s. w. der Fall ist, ist es auch zutreffend für alle übrigen Angestellten des Stationsdienstes, des Zugsdienstes, des Fahrdienstes und des Bahndienstes; unter letzterem verstehe ich die Ueberwachung der Bahn und die Polizeiordnung.

Nun halte ich dafür, es wird kaum jemand im Saale sein, der nicht ohne weiteres zugiebt, dass man in der That, wenn man überhaupt sich mit Verstaatlichung der Eisenbahnen befasst, Veranlassung genug hat, daran zu denken, auf welche Art und Weise all diesen vielseitigen Anforderungen des Dienstpersonals in Zukunft genügt werden soll.

Es ist nicht uninteressant, sich daran zu erinnern, was der Bundesrat in seinen Geschäftsberichten aus den letzten Jahren mit Bezug auf das Ausbildungswesen, die Instruktion des Dienstpersonals sagt. Es stehen mir leider im Momente die bezüglichen Berichte nicht zu Gebote; aber ich kann Ihnen daraus Folgendes mitteilen. Im letzten Geschäftsbericht für das Jahr 1896 sagt der Bundesrat, vielleicht mit etwas anderen Worten: Auch diesmal müssen wir bedauern, dass für das periodische Prüfungswesen, für die Ausbildung des Eisenbahndienst-Personals überhaupt noch keineswegs bei allen Bahngesellschaften die erforderlichen Vorkehrungen getroffen sind. Das sagt der Bundesrat in Bezug auf das Jahr 1896 und er fügt ausdrücklich bei, dass er leider in der Lage sei, diesfalls zu wiederholen, was er früher schon mehr als einmal verlangt habe. Sie sehen, der

Bundesrat selber legt es uns nahe genug, dass wir uns heute der Instruktion des Personals erinnern und es wird also kaum etwas dagegen einzuwenden sein, wenn wir derselben im Rückkaufsgesetze mit zwei Worten, wie ich es beantrage, gedenken, um dem Volke die Beruhigung zu bieten, die es in dieser Richtung thatsächlich verlangt.

Von der Art des Dienstes, auf die ich selbstverständlich nur hindeuten konnte, gehe ich über zu den Beziehungen der Dienstkenntnis zum eigentlichen Bahnbetriebe. Nach den statistischen Mitteilungen des schweizerischen Eisenbahndepartements hatten unsere Eisenbahnen im Jahre 1896 64 Entgleisungen und 25 Zusammenstösse, zusammen also 89 Unfälle; von den 64 Entgleisungen führen sich 22, also 34 Proz. auf unrichtige Bedienung der Weichen zurück, und von den 25 Zusammenstössen waren ganze 23, also 92 Proz. die Folge unrichtiger Disposition des Personals. Fasst man die Entgleisungen und Zusammenstösse des genannten Jahres zusammen, so fallen von 89 Unfällen 45 oder rund 50 Proz. ursächlich auf das Personal. Allein, meine Herren, es wäre unzutreffend, wollte man annehmen, dass diese 45 Unfälle, diese 50 Proz. sämtlicher Unfälle, alle auf ein direktes Verschulden der Angestellten, auf Unachtsamkeit, Vernachlässigung, Leichtfertigkeit u. s. w. zurückzuführen seien. Nein, ein guter Teil, wie ja der Bundesrat in dem bereits citierten Passus selber sagt, war die Folge unzureichender Instruktionen im Specialdienste. Diese unzureichende Instruktion macht sich übrigens in fataler Weise nicht nur bei den Privatbahnen, wie wir sie in der Schweiz bis jetzt betrieben sahen, sondern auch bei den Staatsbahnen geltend. Ich habe dieser Tage in einer schweizerischen Zeitung eine Statistik über die Unglücksfälle auf deutschen Bahnen gesehen und in dieser Statistik ist das, was ich hier mit Bezug auf unsern schweizerischen Eisenbahnbetrieb gesagt habe, ich möchte sagen Wort für Wort, bestätigt. In Preussen kommen Unfälle auf den Eisenbahnen ungefähr im Verhältnis wie bei unsern Privatbahnen vor, und auch dort lassen sich dieselben zum guten Teil, wiederum ungefähr im nämlichen Prozentsatze wie bei uns, auf mangelhafte Kenntnis des Specialdienstes beim Personal zurückführen.

Mir will nun scheinen, wenn wir durch eine ganz allgemeine gesetzliche Vorschrift, wie ich sie Ihnen vorschlage, indem ich voraussetze, dass ein weiteres der Verordnung anheimgestellt bleiben soll, in dieser Beziehung auch nur einem einzigen Falle vorzubeugen in der Lage sein sollten, so sollten wir ganz gewiss den Anlass des Uebergangs der Privatbahnen an den Staat nicht verpassen, um Bezügliches vorzukehren.

Es bleibt mir nur noch übrig, einigermaßen darzustellen, was bis jetzt auf dem Gebiete der Ausbildung des Eisenbahnpersonals geschehen ist. Wenn ich mich nicht irre, so waren es die Unglückstage von Mönchenstein und Zollikofen, welche dem Bundesrat die Veranlassung gaben, dass er die Privatbahnen ausdrücklich darauf aufmerksam machte, dass es nötig sei, der Ausbildung des Dienstpersonals vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken und dass er von denselben die Einführung periodischer Prüfungen in den einzelnen Dienstzweigen verlangte. Wie es aber mit dem Vollzuge der Vorschriften steht, das habe ich bereits angedeutet. Er lässt bis jetzt noch ungemein viel zu wünschen übrig und hat bis jetzt noch nicht die Wirkung gezeigt, welche

man von ihm erwartete. Es bleibt also auf diesem Gebiete ein mehreres zu thun. Was ich mit Bezug auf diese periodischen Prüfungen bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen sagte, das bezieht sich mehr auf die untern Angestellten des Bahndienstes, des Fahrdienstes, des Expeditionsdienstes und Zugsdienstes. Nun bestehen aber auch in anderer Richtung Vorkehren, auf welche wir einen Blick werfen müssen. In erster Linie möchte ich Sie daran erinnern, dass am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich an der allgemeinen philosophisch-mathematischen Abteilung einzelne wenige Vorlesungen über den Bahnbetrieb und den Traktionsdienst, sodann über das Rollmaterial speciell gehalten werden, zwei Stunden per Woche, wenn ich nicht irre, gratis und freiwillig für jedermann. Das ist alles, was der Bund, wenn ich so sagen darf, bis jetzt direkt in Sachen gethan hat, also einzelne wenige Vorlesungen über einen kleinen Teil der bezüglichen Branchen des Eisenbahndienstes. Eine Institution auf diesem Gebiete, welche unsere besondere Aufmerksamkeit verdient, ist die Eisenbahnschule, die 4. Abteilung des Technikums in Biel. Dort ist das Bedürfnis einer gewerblichen Specialausbildung des Eisenbahnpersonals in hohem Masse anerkannt und diese Ausbildung in sehr wirksamer und umfangreicher Weise praktiziert. Dort ist thatsächlich ein recht zeitgemässes Vorbild dessen geschaffen, was der Staat einmal thun sollte, wenn er auf ein zuverlässiges Eisenbahnpersonal rechnen will. Der Bund steht nun dieser Institution, der Eisenbahnschule in Biel, nicht ganz fern; er leistet an das Technikum bekanntlich einen Jahresbeitrag von Fr. 3800, und ich meine, es dürfte dabei die Rücksicht auf die 4. Abteilung, die Eisenbahnschule, nicht ganz unbeteiligt sein. An dieser Eisenbahnschule des westschweizerischen Technikums zu Biel werden in zwei Jahreskursen ungefähr folgende Disciplinen gelehrt. Es wird Unterricht erteilt in der Bahnanlage und in den Betriebsmitteln, im Signalwesen, im Zugsförderungsdienst, im Expeditionsdienst, im Eisenbahnrecht und im Tarifwesen; sodann werden praktische Uebungen gemacht, und es wird auch noch Unterricht erteilt in der ersten Hülfeleistung bei Unglücksfällen. Das Technikum von Biel, dem wir heute etwas näher zu treten Veranlassung haben, hat sich die Aufgabe gestellt, tüchtige Wagenkontrolleur, Güterschaffner, Telegraphisten, Einnehmer, Gepäck- und Güterexpedienten, Stations- und Bureaugehülfen, Kassabeamte, etc. auszubilden. Ferner verfolgt es den Zweck, Kondukteurs, Zugführer und Beamte des Zugsdienstes heranzubilden, und endlich hat es sich zur Aufgabe gemacht, die verschiedenen Zweige der centralen Eisenbahnverwaltung in allen ihren Einzelheiten zu lehren. Im Frühjahr 1896 giengen von 33 Abiturienten der Eisenbahnschule Biel 14 als Volontärs an die N. O. B., 9 an die J. S., 5 an die S. C. B., 2 an die V. S. B. und 3 an andere Bahnen. Man vernimmt, dass sich diese Leute durch eine gewisse Sicherheit und Gewandtheit im Dienste recht vorteilhaft auszeichnen vor andern, denen diese Grundlage fehlt. Sie haben hier also eine Institution, welche für unsere Eisenbahnen von der grössten Bedeutung ist, sodass es nach meiner Auffassung, wenn der Bund einmal im Besitze der Eisenbahnen und ihres Betriebes ist, kaum mehr genügen kann, dass er jeweilen jährlich seinen Beitrag an diese

Schule entrichte. Er muss der Schule näher treten. Er muss sagen: Wenn die Schule für den schweizerischen Eisenbahnbetrieb solche Bedeutung hat, so darf es nicht in den Händen der Bieler liegen, die Schule unter Umständen von heute auf morgen eingehen zu lassen. Sie werden es selbstverständlich nicht thun, denn die Schule prosperiert. Sie hat zur Zeit etwa 100 Schüler. Was ich von der Schule in Biel sage, gilt auch von andern Schulen, die unter Umständen noch gegründet würden.

Wenn ich dem Wunsche Ausdruck gebe und denselben in die Form eines Antrages kleide, dass wir dem Ausbildungswesen des Eisenbahnpersonals Aufmerksamkeit schenken, so dürfte das der Bedeutung der Sache wohl entsprechen. Ich habe die Ueberzeugung, dass eine solche Bestimmung im Gesetze beim Volk den besten Eindruck machen werde. Das Volk verlangt — wir dürfen uns in dieser Beziehung nicht täuschen — Garantien speciell in Bezug auf die Betriebssicherheit, und diese Betriebssicherheit ruht, wie ich glaube nachgewiesen zu haben, zu einem guten Teil auf der richtigen Ausbildung des Personals. Wenn Sie sich in der Vorlage mit der Dienstdauer, den Besoldungen, Krankenkassen, Hülfskassen u. s. w. des Dienstpersonals befassen, so will mir scheinen, dass es nicht überflüssig sein dürfte, auch diese Bestimmung allgemeiner Natur in Bezug auf die Ausbildung des Personals, wie ich sie Ihnen vorschlage, in dem Gesetze aufzunehmen.

**Bähler:** Ich will Ihre Aufmerksamkeit nicht lange in Anspruch nehmen, denn die Zeit ist zu weit vorgerückt. Nichtsdestoweniger fühle ich mich doch gedrungen, Ihnen einige Mitteilungen über die Folgen des Antrags des Herrn Baldinger zu machen.

Wir thun keinen Sprung ins Ungewisse, wenn wir den Antrag des Herrn Baldinger annehmen. Wir haben in einigen Einzelheiten diesen Sprung in Biel bereits gethan, zu einer Zeit, wo in der ganzen Schweiz keine solche Anstalt bestand. Wir haben selber erfinden müssen. Wir konnten nicht nach berühmten und unberühmten Mustern vorgehen. Wir haben uns links und rechts erkundigt und dann selber organisiert. Wir haben aus eigener Initiative eine Eisenbahnschule gegründet, freudig ermuntert von dem damaligen Vorsteher des Eisenbahndepartements, Herrn Welti, und vom unvergesslichen Direktor der Jura-Simplonbahn, Herrn Marti.

Herr Baldinger hat die Grundzüge unserer Eisenbahnschule bereits angedeutet. Ich glaube aber immerhin, es sei noch nötig, einige Einzelheiten mitzuteilen, die für die Mehrzahl der Anwesenden von Bedeutung sind und die sie nicht kennen. Denn im Geschäftsbericht des Bundesrates wird die Sache nur im Budget behandelt. Ich bin überzeugt, dass die Herren an einigen Zahlen und Mitteilungen, die ich vorzubringen mir erlaube, Interesse nehmen werden.

Wir haben die Eisenbahnschule in Biel vor 6 Jahren gegründet. Seither sind 271 Schüler ausgetreten. In der Anstalt befinden sich gegenwärtig 107 Schüler. Wir mustern dieselben sanitarisch sehr gewissenhaft aus, damit sie nicht zwei Jahre

studieren und dann nachher beim Eisenbahndienst nicht angenommen werden. Von den 378 Schülern haben etwa 85 Sekundarschulbildung genossen. Wir gehen da von dem Standpunkte aus: Wir wollen lieber intelligente strebsame Primarschüler, als süffisante Sekundarschüler aufnehmen. Das Unterrichtspensum des ersten Jahres ergiebt sich von selbst. Es kommen Schüler aus allen Kantonen der Schweiz, auch aus dem Kanton Tessin. Wir müssen diese Schüler mit ihrer verschiedenen Schulbildung zusammenbringen. Wir thun dies auf die Weise, dass wir im ersten Jahr die allgemeine, die sprachliche Bildung in den Vordergrund stellen. Obligatorisch sind Deutsch, Französisch, Italienisch, Arithmetik und namentlich auch Geographie. Da jeder Stationsvorstand telegraphieren muss, wird auch in Elementarphysik und -Chemie Unterricht erteilt. Ferner suchen wir ihnen von vorneherein Verständnis für die verantwortungsvolle Stellung, die sie später in der Praxis einzunehmen haben, beizubringen. Das zweite Jahr geht dann speciell auf den Eisenbahndienst über, sodass ein austretender Schüler die Elemente des Stationsdienstes, des Expeditionsdienstes und auch der Centralverwaltung kennen gelernt hat. Zu gleicher Zeit werden die Schüler mit Rücksicht auf die grosse Verantwortlichkeit ihrer späteren Stellung in Bezug auf die Disciplin sehr streng gehalten.

Ich habe den Antrag des Herrn Baldinger nicht selbst eingebracht. Sonst hätte man sagen können, ich spreche pro domo, was ich nicht thun will. Hingegen ist es meine Pflicht, Ihnen Auskunft zu geben.

Ich kann weiter noch mitteilen, wie unsere Bestrebungen von den Eisenbahnverwaltungen zuerst aufgenommen wurden, trotzdem die verehrten Herren Welti und Marti für die Sache eintraten. Von den Eisenbahnverwaltungen wurde uns im Anfang wenig Sympathie entgegengebracht. Sie glaubten, die Art und Weise, wie sie bisher ihre Angestellten ausgebildet haben, genüge. Diese seien auch etwas geworden. Später griff aber ein anderer Grundsatz Platz. Die Antipathie und Apathie verschwand und an ihre Stelle trat die Sympathie. Heute werden von den Eisenbahnverwaltungen mehr Schüler von uns verlangt, als wir liefern können. Wenn aber die Nachfrage grösser ist als das Angebot, so ist das ein Beweis, dass die Fabrikation eine gesunde ist.

Wenn Sie den Antrag des Herrn Baldinger annehmen, was ich Ihnen empfehlen möchte, so nehmen Sie etwas an, was ein Bedürfnis der zukünftigen Bundesbahnen ist und was im Volk und in den Administrationen der Privatbahnen bereits Anerkennung gefunden hat.

**Bundesrat Zemp:** Der Antrag des Herrn Baldinger bezweckt, Vorsorge dafür zu treffen, dass das Dienstpersonal fachlich befähigt sei und die nötige Ausbildung erhalte. Ich denke, es werde jedermann mit diesem Begehren einverstanden sein.

Herr Baldinger denkt sich die Lösung der Aufgabe auf zwei Wegen. Erstens fordert er Vorschriften, wonach mit dem Dienstpersonal Prüfungen vorgenommen und Ausweise über die theoretischen und fachlichen Kenntnisse verlangt werden. In dieser Richtung bestehen, wie übrigens Herr Bal-

dingler selbst angedeutet hat, bereits Vorschriften. Am 24. Mai 1892 ist die bekannte Verfügung des Bundesrates in Bezug auf die Verbesserungen im Betriebe der Eisenbahnen erlassen worden. Dieselbe enthält folgende Vorschriften: «Die Eisenbahngesellschaften sind eingeladen, die Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst in dem Sinne zu ergänzen, dass das Betriebspersonal auch nach der Aufnahme in den Dienst durch fortgesetzte Instruktion und Belehrung auf der Höhe seiner Aufgabe erhalten und die allseitige Diensttüchtigkeit desselben durch periodische Prüfungen konstatiert werde.» Die Eisenbahngesellschaften haben dann im Jahre 1895 ein Reglement aufgestellt, welches Vorschriften betreffend Belehrung und periodische Prüfung des Betriebspersonals enthält. Diese Vorschriften sind einheitlich, für alles schweizerischen Eisenbahnen gültig. In denselben wird vorgesehen, dass ein Bediensteter höheren oder niederen Ranges, auch nachdem er in den Dienst getreten ist, von Zeit zu Zeit Prüfungen abzulegen habe. Diese Prüfungen haben natürlich den Zweck, zu erfahren, ob den Bediensteten die nötige Sachkenntnis innewohne, und sein Pflichtbewusstsein rege zu halten und ihn auf die Bedeutung seiner Aufgabe aufmerksam zu machen.

Herr Baldinger hat die Bemerkung gemacht, diese Prüfungen werden gar nicht oder nicht in genügendem Masse vorgenommen. Darüber habe ich nicht Kenntnis. Ich kann nur die Erklärung abgeben, dass das Eisenbahndepartement von den Bahngesellschaften Rapporte über die Vornahme der Prüfungen verlangt, und es ist mir zur Stunde nicht bekannt, dass Veranlassung vorhanden wäre, weitere Massnahmen zu treffen. Wenn der Staatsbahnbetrieb eingerichtet ist, so wird man, wie ich denke, sich selbst auch wieder derartige Vorschriften geben. Man wird den gleichen Weg begehen wie jetzt. Man wird das Personal veranlassen, seine Kenntnisse zu wahren und zu vermehren, und man wird namentlich — was sehr wichtig ist — darnach trachten, sein Pflichtbewusstsein immer rege zu halten.

Soweit sich der Antrag des Herrn Baldinger in dieser Richtung bewegt, glaube ich, sei derselbe anzunehmen.

Herr Baldinger hat dann noch darauf aufmerksam gemacht, dass es nötig wäre, dem Dienstpersonal Unterricht zu erteilen. Er hat auf die Disciplinen, die beim Polytechnikum und beim Technikum in Biel vorhanden sind, hingewiesen. Das ist nun ganz gut, soweit es sich um höhere Beamte handelt. Aber wenn Sie auch die Anforderung stellen wollen, dass einer die Kenntnisse des Polytechnikums oder eines Technikums besitzen müsse, um sich als Gehülfe im Stationsdienst, im Zugsdienst, im Expeditionsdienst u. s. w. einreihen zu lassen, so würden Sie viel zu viel verlangen. Das sind nicht Leute, die sich in der Lage befinden, die hiefür nötigen Mittel aufzuwenden. Es sind strebsame junge Männer, die wohl nicht mehr als die Kenntnisse der Primarschule oder etwa der Sekundarschule besitzen. Sie werden praktisch eingeführt und avancieren, wenn sie tüchtig sind. Ich glaube, dass auch die Staatsbahnverwaltung nicht mehr thun kann. Dagegen wollen wir gerne davon Notiz nehmen, dass die technische Ausbildung der höheren Staatsbahnbeamten erforderlich und wünschbar sei. Dem lobenden Urteil des Herrn Baldinger über das Technikum



in Biel kann ich allerdings auch beistimmen. Das Technikum in Biel hat eine Eisenbahnschule eingerichtet. In den verschiedenen Dienstzweigen wird Unterricht erteilt. Die Schüler werden geprüft und erhalten Ausweiszeugnisse, dass sie so und so mit praktischen und theoretischen Kenntnissen ausgerüstet sind. Ich habe auch schon gehört, dass die jungen Leute, die aus dieser Eisenbahnschule hervorgegangen sind, ganz gute Verwendung finden. Das hat der Bund auch anerkannt. Er giebt dem Technikum in Biel alljährlich eine namhafte Subvention. Wenn der Bund die Staatsbahnverwaltung einrichtet, wird er wahrscheinlich mit dem Technikum in Biel oder mit andern Eisenbahnschulen, soweit solche noch gegründet werden, noch in näheren Kontakt zu treten haben. Es ist also die Erinnerung an solche Verhältnisse ganz am richtigen Platze. Hätte Herr Baldinger mehr angestrebt, hätte er schon bestimmte Einrichtungen der Bundesbahnverwaltung gefordert, so hätte ich ihm entgegenhalten müssen, dass wir nicht in der Lage sind, heute uns darüber zu erklären. Aber sein Antrag ist allgemein gehalten, und in dieser allgemeinen Fassung glaube ich, sei er annehmbar.

**Wild:** Erlauben Sie mir, auch ein kurzes Wort beizufügen. Es ist von Herrn Bundesrat Zemp erklärt worden, dass, wenn Herr Baldinger bestimmte Anträge gestellt hätte, er nicht darauf hätte eintreten können, dass er aber der allgemeinen Anregung wohlwollend gegenüberstehe und es begrüsse, dass in diesem Sinne etwas zur Sprache gekommen sei. Ebenfalls nur in diesem allgemeinen Sinn erlaube ich mir, auf eine Einrichtung hinzuweisen, die vielleicht bei unseren künftigen Bundesbahnen ebenfalls in nützlicher Weise eingeführt werden könnte. Es giebt an den preussischen Staatsbahnen wohl eingerichtete, gut organisierte Lehrlingsschulen in den Reparaturwerkstätten. Es ist bekannt, dass die Ausbildung von praktischen Mechanikern heutzutage ausserordentlich schwierig ist, weil sich überall die Spezialisierung in hohem Masse geltend macht und infolge dessen die Auffindung tüchtiger Lehrgelegenheiten schwierig ist. Es sind

nun gerade die Reparatur- und Konstruktionswerkstätten unserer Staatsbahnen der Ort, wo dieses Gebiet mit Nutzen gepflegt werden kann, mit Nutzen für die jungen Leute und mit Nutzen für die Staatsbahnen selber, weil sie auf diese Art ein tüchtiges Personal heranbilden können. Ich wollte dies nur bemerken, damit man zur rechten Zeit dieser Angelegenheit die Aufmerksamkeit schenke, die sie verdient.

**M. Favon:** Je vous ferai remarquer que si vous adoptez la proposition de M. Baldinger, il faudra en tout cas en changer la rédaction, car le secret de donner des capacités à ceux qui n'en ont pas, n'a pas encore été trouvé.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Die Bemerkungen des Herrn Favon können auch auf den deutschen Text angewendet werden; es wird dort auch von Befähigung gesprochen. Es muss, wenn Sie den Antrag des Herrn Baldinger annehmen, eine redaktionelle Aenderung eintreten, die ich aber im Moment nicht vorschlagen kann.

*Abstimmung. — Votation.*

Der Antrag Baldinger wird mit 58 Stimmen ohne Opposition angenommen.

(La proposition de M. Baldinger est adoptée par 58 voix.)

**Präsident:** Der Antrag des Herrn Baldinger ist angenommen, doch bleibt eine redaktionelle Aenderung desselben der Kommission vorbehalten.

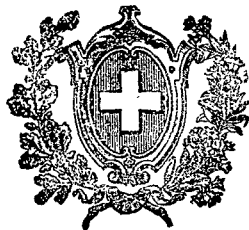
Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.10.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1093-1118
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 828

Amtliches  
stenographisches Bülletin



BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 57

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnements: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvertragsgebiet. 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 6. Oktober 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 6 octobre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 1093 hievor. — Voir page 1093 ci-devant.)

Es liegen folgende neue Anträge vor:

**Antrag**  
**der Kommission des Nationalrates.**  
5. Oktober 1897.

*Art. 15.*

Festhalten am Beschlusse des Nationalrates vom 2. Oktober 1897, mit folgendem Zusatz:

Die Umschreibung der unter c genannten beruflichen Kreise, die Zahl der denselben zustehenden Vertreter und die Art und Weise der Wahl derselben bestimmt ein vom Bundesrate auszuarbeitendes Reglement, welches der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt.

Les nouvelles propositions suivantes sont en présence:

**Proposition**  
**de la commission du conseil national.**  
5 octobre 1897.

*Art. 15.*

Maintenir la décision du conseil national du 2 octobre 1897, avec l'adjonction suivante:

«La désignation des groupements professionnels mentionnés sous leu. . . c, le nombre de leurs représentants, ainsi que le mode de nomination de ces derniers, sont fixés dans un règlement élaboré par le conseil fédéral et soumis à la ratification de l'assemblée fédérale.»

**Antrag**  
**von Herrn Nationalrat Jeanhenry.**  
5. Oktober 1897.

*Art. 15.*

1) Annahme der ständerätlichen Fassung und Bestellung eines Verwaltungsrates von 55 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- 25 durch den Bundesrat,
- 25 durch die Kantone und Halbkantone,
- 5 durch die Kreiseisenbahnräte.

**Proposition**  
**de M. le conseiller national Jeanhenry.**  
5 octobre 1897.

*Art. 15.*

1) Adopter la rédaction du conseil des états et constituer par conséquent un conseil d'administration composé de 55 membres nommés comme suit:

- 25 par le conseil fédéral;
- 25 par les cantons et demi-cantons;
- 5 par les conseils d'arrondissement.

2) Eventuell Art. 15 fassen wie folgt:

Der Verwaltungsrat besteht aus 80 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- a. 50 durch den Bundesrat;
- b. 25 durch die Kantone und Halbkantone;
- c. 5 durch die Kreiseisenbahnräte.

Von den 50 Mitgliedern, deren Wahl dem Bundesrat übertragen ist, sind 25 aus den Kreisen der Industrie, des Handels, der Landwirtschaft und der Arbeiterschaft zu wählen, wobei jede dieser Interessengruppen gleichmässig zu berücksichtigen ist.

Der Bundesrat kann die in den genannten Interessengruppen bestehenden Berufsverbände um Einreichung von Vorschlägen ersuchen, an welche er indessen bei der Wahl nicht gebunden ist.

Von den durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern dürfen nicht mehr als neun Mitglieder der eidgenössischen Räte sein.

Der Bundesrat trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die von anderer Seite zu treffenden Wahlen vorgenommen sind.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

2) Eventuellement rédiger l'art. 15 de la manière suivante:

Le conseil d'administration se compose de 80 membres nommés comme suit:

- a. 50 par le conseil fédéral;
- b. 25 par les cantons et demi-cantons;
- c. 5 par les conseils d'arrondissement, pris dans leur sein.

Parmi les 50 membres laissés à la nomination du conseil fédéral, 25 devront être choisis dans les milieux industriels, commerciaux, agricoles et ouvriers dans les proportions légales pour chacun de ces groupements.

Le conseil fédéral pourra demander aux associations professionnelles existantes correspondant à ces divers intérêts de lui faire des présentations, mais ces présentations ne le lieront pas et il restera libre dans ses choix.

Des membres du conseil d'administration dont la nomination appartient au conseil fédéral, neuf au plus peuvent en même temps faire partie des chambres fédérales.

Le conseil fédéral ne fait ses nominations que lorsqu'il aura été procédé aux autres nominations.

La durée des fonctions est de trois ans et coïncide avec celle des autorités fédérales.

**Antrag bezw. Wiedererwägungsantrag  
der HH. Nationalräte Geilinger und Hirter.**

5. Oktober 1897.

Art. 2. Der Erwerb von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen oder auf dem Wege des freihändigen Kaufes statt.

Art. 2 bis. Der Bundesrat hat den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen gegenüber den im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlinien:

1. . . .
2. . . . u. s. w.

Art. 4. Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung die andern bestehenden Normalbahnen, welche den in Art. 1 vorgesehenen Bedingungen entsprechen, zu erwerben, sowie betreffend den Bau der Rickenbahn mit den beteiligten Kreisen eine Vereinbarung zu treffen.

Art. 4 bis. Der Bund wird die Entwicklung des Eisenbahnnetzes auch fördern durch den Kauf oder Bau weiterer Bahnen. Die bezüglichen Bundesbeschlüsse sind dem Referendum unterstellt.

Art. 4 ter. Der Bund kann überdies den Bau neuer Linien durch Beiträge unterstützen. Die Grundsätze werden durch ein besonderes Gesetz festgelegt.

**Proposition de MM. les conseiller nationaux  
Geilinger et Hirter.**

5 octobre 1897.

Revenir sur les articles suivants et les rédiger comme suit:

Art. 2. L'acquisition des chemins de fer aura lieu, par voie de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions, ou de gré à gré.

Art. 2 bis. Le conseil fédéral dénoncera le rachat pour le plus prochain terme prévu, aux chemins de fer en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, soit:

- 1) . . .
  - 2) . . .
- etc., etc.

Art. 4. Le conseil fédéral est en outre autorisé à acquérir, avec l'approbation de l'assemblée fédérale, les autres chemins de fer à voie normale actuellement existants, qui remplissent les conditions prévues à l'art. 1 de la présente loi. Il se mettra d'accord avec les intéressés en ce qui concerne le chemin de fer du Ricken.

Art. 4 bis. La Confédération travaillera au développement du réseau des chemins de fer en achetant et en construisant de nouvelles lignes. Les arrêtés fédéraux en cette matière sont soumis au referendum.

Art. 4 ter. La Confédération peut en outre subventionner la construction de nouvelles lignes. Une loi spéciale en fixera les principes.

**Wiedererwägungsantrag  
der HH. Nationalräte Sonderegger (Appenzell)  
und Schmid (Uri).**

5. Oktober 1897.

Art. 16. Der Verwaltungsrat besteht aus 65 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

a. 35 durch den Bundesrat, wovon mindestens 15 aus den Kreisen der Landwirtschaft, des Handels, der Industrie und des Gewerbes, aus dem schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein, und aus dem Verbands des schweizerischen Eisenbahnpersonals entnommen werden müssen, und zwar in der Weise, dass jede der vorerwähnten Bevölkerungsklassen mit wenigstens 2 Mitgliedern im Verwaltungsrat vertreten ist;

b. 25 durch die Kantone und Halbkantone;  
c. 5 durch die Kreiseisenbahnräte aus ihrer Mitte.

Die vorstehend genannten Verbände und Vereinigungen haben für die ihnen zufallende Anzahl von Mitgliedern unverbindliche Vorschläge zu machen. Ueber das hiebei zu beobachtende Verfahren wird der Bundesrat ein Reglement aufstellen.

Durch Beschluss der Bundesversammlung kann nach Anhörung des Verwaltungsrates und auf Antrag des Bundesrates auch andern schweizerischen Verbänden eine Vertretung eingeräumt werden.

Von den durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern dürfen nicht mehr als zwölf zugleich Mitglieder der eidgenössischen Räte sein.

Der Bundesrat trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die von anderer Seite zu treffenden Wahlen vorgenommen sind.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

**Proposition  
de MM. les conseillers nationaux Sonderegger  
(Appenzell) et Schmid (Uri).**

5 octobre 1897.

Après la délibération par article:

Revenir sur l'art. 16 et adopter la rédaction suivante:

Art. 16. Le conseil d'administration se compose de 65 membres nommés comme suit:

a. 35 par le conseil fédéral, dont 15 devront être pris dans les milieux agricoles, commerciaux et industriels, ainsi que dans les corps de métiers, dans la société suisse des ingénieurs et architectes et dans l'association du personnel des chemins de fer, de telle façon que chacune de ces classes de la population soit représentée dans le conseil d'administration par 2 membres au moins;

b. 25 par les cantons et les demi-cantons;

c. 5 par les conseils d'arrondissement, pris dans leur sein.

Les associations et les sociétés mentionnées ci-dessus feront des présentations ne liant pas le conseil fédéral pour le nombre des membres qui leur revient. Le conseil fédéral fixera le mode de procéder dans un règlement spécial.

Par décision de l'assemblée fédérale, après avoir entendu le conseil d'administration, et sur la proposition du conseil fédéral, il pourra être accordé une représentation à d'autres associations suisses.

Des membres à la nomination du conseil fédéral 12 au plus pourront en même temps faire partie de l'assemblée fédérale.

Le conseil fédéral ne fait ses nominations que lorsqu'il aura été procédé aux autres nominations.

La durée des fonctions est de trois ans et coïncide avec celle des autorités fédérales.

**Wiedererwägungsantrag  
der HH. Nationalräte Büeler, Benziger, Schwander,  
Ming, Niederberger, Schmid (Uri).**

5. Oktober 1897.

Art. 9, Absatz 3.

Kantone, in welchen bisanhin die Eisenbahnen einer Besteuerung unterworfen waren, und die infolge der vorstehenden Vorschriften eine Einbusse erleiden, sind hiefür vom Bunde mit dem zehnfachen durchschnittlichen Jahresbetrage der in den letzten 10 Jahren erhobenen Steuern zu entschädigen.

**Proposition  
de MM. les conseillers nationaux Büeler, Benziger,  
Schwander, Ming, Niederberger, Schmid (Uri).**

5 octobre 1897.

Art. 9, alinéa 3:

Les cantons dans lesquels les chemins de fer étaient jusqu'à présent soumis à des impôts, et qui par suite des dispositions de la présente loi subissent une perte de ce chef, seront indemnisés par la Confédération, qui leur versera une somme équivalente au décuple du revenu moyen annuel de ces impôts pendant les dix dernières années.

**Antrag  
von Herrn Nationalrat Schubiger.**

6. Oktober 1897.

Zusatz zu Art. 47 (Nationalrat).

Die im Uebereinkommen betr. die Zusammenlegung der Konzessionen der V. S. B. vom 26. Juni 1896 vom Bunde übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich der Erwerbung der Toggenburger Bahn und des Baues einer Rickenbahn bleiben ausdrücklich vorbehalten und es wird der Bund diese Verpflichtungen auch im Falle eines vor dem nächsten Rückkaufstermin erfolgten freihändigen Kaufes der V. S. B. als fortbestehend anerkennen.

**Wiedererwägungsantrag  
von Herrn Nationalrat Amsler.**

6. Oktober 1897.

Art. 22 soll lauten:

Die Generaldirektion besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern. Sie wird auf unverbindlichen Vorschlag des Bundesrates vom Verwaltungsrat ernannt.

Art. 32 soll lauten:

Die Kreisdirektionen bestehen je aus drei Mitgliedern. Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag des Bundesrates vom Verwaltungsrat ernannt.

**Präsident:** Wir setzen unsere Beratungen bei Art. 43 fort.

*Art. 43.*

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 44.*

**Sourbeck:** Ich habe zu Art. 44, welcher von den Pensions- und Hülfskassen handelt, einen Antrag gestellt. Nach dem Vorschlag des Bundesrates sind die erforderlichen Einlagen zur einen Hälfte von den Mitgliedern, zur andern Hälfte von der Eisenbahnbetriebskasse zu leisten. Nun habe ich den Antrag gestellt:

«Für die Beamten, ausgenommen die Mitglieder der General- und Kreisdirektionen, und für die ständigen Angestellten wird eine Pensions- und Hülfskasse errichtet. Die erforderlichen Einlagen sind von den Mitgliedern und von der Eisenbahnbetriebskasse zu leisten, wobei die Beiträge der Mitglieder höchstens die Hälfte der Gesamteinlagen betragen dürfen.»

**Proposition  
de M. le conseiller national Schubiger.**

6 octobre 1897.

Adjonction à l'art. 47 (conseil national).

Les obligations assumées par la Confédération dans la convention du 26 juin 1896 concernant la réunion des concessions de chemins de fer de l'Union suisse, au sujet du chemin de fer du Toggenbourg et de la construction du chemin de fer du Ricken, restent expressement réservées. La Confédération reconnaîtra également l'existence de ces obligations, si l'achat du réseau de l'Union suisse venait à se faire de gré à gré avant le plus prochain terme du rachat.

**Proposition  
de M. le conseiller national Amsler.**

6 octobre 1897.

Revenir sur les art. 22 et 32 et les rédiger comme suit:

*Art. 22.*

La direction générale se compose de cinq à sept membres. Elle est nommée par le conseil d'administration sur une présentation du conseil fédéral ne liant pas le conseil d'administration.

*Art. 32.*

Chaque direction d'arrondissement se compose de trois membres, nommés par le conseil d'administration sur une présentation du conseil fédéral ne liant pas le conseil d'administration.

Bei den Privatgesellschaften tragen allerdings die Mitglieder der Pensions- und Hülfskassen die Hälfte der Einlagen, und diese betragen etwa 4 bis 5 Proz. ihrer Besoldung. Wenn wir nun aber nach auswärts blicken, z. B. nach Oesterreich oder nach Bayern, wo wir Staatsbahnen haben, so sehen wir, dass dort das Personal durch die Pensions- und Hülfskassen viel weniger belastet ist. In Oesterreich zahlt das Personal nur 3 Proz. seiner Besoldung und in Bayern sogar nur 1 Proz. Nehmen Sie nun hier den Text des Bundesrates an; so haben Sie damit für alle Zeiten beschlossen, dass das Personal jeweilen die Hälfte der Beiträge zahlen soll. Ich finde nun aber, es sollte für den Fall wenigstens, dass die Geschäfte der Bundesbahnen gut gehen, der Generaldirektion bzw. dem Verwaltungsrat die Möglichkeit offen gelassen werden, die Beiträge des Personals etwas zu vermindern und unter die Hälfte der Gesamteinlagen herunterzugehen. Es ist das ein intensiver Wunsch des Personals, und deshalb habe ich den Antrag eingereicht, das Personal solle höchstens die Hälfte der Gesamteinlagen tragen. Sie erfüllen mit der Annahme dieses Antrages eine Pflicht der Gerechtigkeit dem Personal gegenüber. Vergessen wir nicht, dass durch die Verstaatlichung die Pensions- und Hülfs-

kassen in eine ganz andere Lage kommen, als in der sie sich heute befinden, indem ja das Betriebsdefizit, das bei einzelnen Pensionskassen ausgerechnet wurde, bei der Verstaatlichung durch die Bahngesellschaften selbst gedeckt werden muss, sodass Pensionskassen vorhanden sind, welche allen Ansprüchen der Versicherungstechnik genügen und also die Frage sich stellen kann, ob die Beiträge der Mitglieder nicht unter Umständen vermindert werden könnten.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Ihre Kommission hat gestern beiläufig auch diesen Antrag des Herrn Sourbeck diskutiert, und sie ist zur Ansicht gekommen, dass die beantragten Änderungen sowohl im ersten als im letzten Alinea ziemlich überflüssig seien. Dagegen will sie Herrn Sourbeck, bezw. den Eisenbahnern in der Weise entgegenkommen, dass sie statt dem Worte «höchstens» bei den Mitgliedern ins erste Alinea aufnehmen würde: «wobei die Beiträge der Eisenbahnbetriebskasse nicht weniger als die Hälfte der Gesamteinlagen betragen sollen.» Was das Schlussalinea anbetrifft, so glaubt die Kommission, es liege absolut keine Veranlassung vor, hier etwas abzuändern. Im Gegenteil, es könnte dadurch nur Verwirrung erzeugt werden. Der Wortlaut unseres Antrages giebt nach allen Seiten die vollständigste Beruhigung. Es ist nicht angezeigt, der Verwaltung der Bundesbahnen durch Insertion der von Herrn Sourbeck vorgeschlagenen Worte gewissermassen ein Misstrauen auszusprechen. Ich möchte Ihnen also beantragen, im ersten Alinea am Schlusse zu sagen: «wobei die Beiträge der Eisenbahnbetriebskasse nicht weniger als die Hälfte der Gesamteinlagen betragen sollen», im übrigen aber die Fassung der Kommission, bezw. des Ständerates zu acceptieren.

**Sourbeck**: Ich möchte Herrn Cramer erwidern, dass es sich da gewiss nicht um ein Misstrauen der Bundesbahnverwaltung gegenüber handelt, sondern darum, dass unter dem Eisenbahnpersonal eine gewisse Furcht herrscht, es möchte in der Pensions- und Hilfskassenangelegenheit das Personal sich vielleicht in Zukunft nicht mehr so gut stellen wie jetzt, während das Personal Anspruch darauf zu haben glaubt, dass die Eidgenossenschaft, wenn sie einmal die Bahnen besitzt, es auch in dieser Hinsicht besser stellt, als es gegenwärtig unter den Privatgesellschaften steht. Es ist dies eine Bitte, die vom Personal ausgesprochen wird. Ich weiss wohl, dass der Text des Herrn Cramer ungefähr gleichviel bedeutet, wie mein Antrag, aber er giebt dem Personal nicht die gleiche Beruhigung. Ich habe am Schluss zur Beruhigung des Personals — dass Beunruhigung herrscht, ersehe ich aus den Briefen, die mir Tag für Tag zugehen — noch einen kleinen Zusatz beantragt, es können die bestehenden Hilfs- und Pensionskassen nach dem Ermessen des Bundesrates auf bisheriger Grundlage und unter voller Wahrung der Interessen der Mitglieder weitergeführt werden. Es ist also einfach mein Wunsch, das

Personal in dieser Hinsicht zu beruhigen. Ich möchte durch meine Anträge feststellen, dass das Personal unter den Staatsbahnen nicht weniger günstig gehalten werden soll, als unter den gegenwärtig bestehenden Privatbahnen. Ich empfehle Ihnen darum meinen Text zur Annahme.

**Häberlin**: Ich glaube, Herr Sourbeck und das Personal, das er vertritt, kann absolut beruhigt sein. Man ist im ersten Alinea seinem Gedanken in der Kommission entgegengekommen. Man will nicht sagen, dass die Arbeiter absolut die Hälfte und die Kasse die andere Hälfte zahlen müssen, sondern man hat eine Redaktion gewählt, wonach es heisst: Die Kasse bezahlt nicht weniger als die Hälfte — also unter Umständen mehr, unter keinen Umständen aber weniger. Aber es muss doch gesagt werden, dass den Rest, das, was noch zu zahlen bleibt, die Beamten und ständigen Angestellten zahlen. Also hier ist gewiss das geschehen, was Herr Sourbeck wünscht. Warum sich Herr Sourbeck mit dem dritten Alinea nicht soll beruhigen können, ist mir unverständlich. Für neu zu gründende Kassen wird dem Personal im ersten Alinea eine Vergünstigung eingeräumt; für die schon bestehenden Kassen heisst es ausdrücklich, sie werden auf bisheriger Grundlage fortgeführt. Und im dritten Alinea wird im Fall der Auflösung der alten, schon bestehenden Hilfskassen ausdrücklich gesagt, dass die Rechte der bisherigen Mitglieder in vollem Umfange gewahrt werden. Was wollen die Herren mehr? Bei den neu zu gründenden Kassen sind sie bevorzugt, bei den schon bestehenden werden die jetzigen Grundlagen belassen und bei der Auflösung von Kassen sind die Rechte aller Mitglieder in vollem Umfange gewahrt. Das ist nicht bloss identisch mit dem, was Herr Sourbeck beantragt, sondern es geht darüber hinaus.

Abstimmung. — *Votation.*

Im ersten Alinea wird der Antrag der Kommission mit 63 gegen 20 Stimmen dem Antrag Sourbeck vorgezogen. Das letzte Alinea wird mit 32 gegen 24 Stimmen nach dem Antrag des Herrn Sourbeck angenommen.

(Par 63 voix contre 20, le premier alinéa est adopté tel que la commission l'a proposé. Au dernier alinéa, le conseil adopte par 32 voix contre 24 l'amendement de M. Sourbeck.)

Angenommen. — (*Adopté.*)

**Präsident**: In Uebereinstimmung mit dem Herrn Präsidenten der Kommission beantrage ich Ihnen, die Uebergangs- und Schlussbestimmungen nicht sofort in Beratung zu ziehen, sondern erst vorzunehmen, wenn im übrigen das Gesetz durchberaten

ist. — Wir gehen nun, da Sie hiegegen keinen Einwand erheben, zu denjenigen Artikeln über, welche an die Kommission zurückgewiesen worden sind. Zunächst fällt Art. 4 in Betracht.

*Art. 4.*

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Der Rat hat den Art. 4 unter gleichzeitiger Ueberweisung eines Antrages des Herrn Hirter an die Kommission zurückgewiesen. Ihre Kommission hat darüber beraten, und die Mehrheit derselben beschloss, Ihnen an Stelle des an die Kommission zurückgewiesenen Antrages folgenden Artikel zur Annahme zu empfehlen:

«Der Bund hat überdies die Aufgabe, die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes mit Inbegriff der Nebenbahnen zu fördern.

«Der Rückkauf der in diesem Gesetz nicht vorgesehenen Bahnen, der Bau neuer Linien, sowie die Unterstützung derselben wird besonderen Bundesbeschlüssen vorbehalten, welche jedoch dem Referendum nach Massgabe des Art. 89 der Bundesverfassung zu unterstellen sind.»

Eine Minderheit, welche indessen bloss um ein einziges Mitglied hinter der Mehrheit zurücksteht, beantragt Ihnen dagegen, an der ursprünglichen Fassung des Kommissionsantrages festzuhalten. Unter allen Umständen würde die Minderheit, zu deren Auffassung sich auch der Sprechende bekennt, den dritten Teil des Mehrheitsantrages, der die Subventionierung neuer Linien zulässt, streichen.

**Hirter**: Ich bitte Sie, diese Angelegenheit um etwa eine Stunde hinauszuschieben. Es wird Ihnen ein Wiedererwägungsantrag des Herrn Geilinger vorgelegt, der das gleiche Thema betrifft, der aber noch im Drucke ist. Dieser neue Antrag könnte eine Verständigung zwischen beiden Seiten herbeiführen. Der Gang unserer Verhandlungen wird ja durch diese Verschiebung nicht gestört.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

**Präsident**: Sie sind einverstanden, dass die Beratung über den Art. 4 sistiert werde. Der nächste zurückgewiesene Artikel ist Art. 8.

*Art. 8.*

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Der in Ihrem Rat bereits länger diskutierte Antrag des Herrn Müri ist von der Kommission neuerdings besprochen worden. Die Kommission ist aber mit allen gegen zwei Stimmen zu dem Beschluss gekommen, Ihnen die Ablehnung desselben zu beantragen. Die Kommission ist davon überzeugt, dass es sich hier um civilrechtliche Verpflichtungen handelt und dass der Bund dieselben unmöglich übernehmen kann, dass man auch die Tragweite einer derartigen Verpflichtung gar nicht übersehen könnte. Ich möchte zur Unterstützung des schon früher gegen den Antrag Gesagten auch noch darauf

aufmerksam machen, dass, wenn der Antrag des Herrn Müri angenommen würde, der Bund auch die Verpflichtungen der Bahnen gegenüber den Obligationären derjenigen Anleihen übernehmen müsste, welche erst nach 1904 fällig werden, und die noch Anspruch auf eine 4prozentige Verzinsung haben. Nehmen wir z. B. das Anleihen der Centralbahn, das erst um die Mitte des nächsten Jahrhunderts teilweise fällig wird. Diese Verpflichtung müsste also der Bund ebenfalls übernehmen, wenn Sie dem Antrag Müri Folge geben würden. Ihre Kommission beantragt Ihnen also neuerdings die Ablehnung desselben.

**Müri**: Es ist immer eine etwas missliche Lage, wenn man plötzlich im Rate gegen einen Antrag der Kommission auftritt; um so misslicher ist es, wenn man mit einem solchen Antrag vollständig missverstanden wird, wie es hier geschehen ist. Das Votum des Herrn Cramer-Frey hat mir bewiesen, dass man mich gar nicht verstanden hat. Es war mir nicht in erster Linie darum zu thun, gewisse Rechte des Kantons Aargau zu retten; meine Absicht gieng vielmehr und vor allem aus dahin, die Liquidation der Eisenbahngesellschaften zu ermöglichen. Wenn der Art. 8, wie er in der Vorlage steht, angenommen wird, so werden die Nordostbahn und die Centralbahn nicht liquidieren können, wenn der Kanton Aargau auf seinem Schein beharrt. Es giebt — ich muss das zur Berichtigung heute nochmals wiederholen — in den Konzessionen und in den Verträgen, die mit den Konzessionen zusammenhängen, bestimmte illiquide Verpflichtungen der Bahnen, die man im Zeitpunkt des Rückkaufs gar nicht liquidieren kann, und unter diesen illiquiden Verpflichtungen figurieren diejenigen nicht, die Herr Cramer angeführt hat. Anleienschulden kann man liquidieren; man kennt sie, wenn sie auch erst später fällig werden. Aber es giebt andere Sachen, die man momentan nicht abschätzen, deren Wert man nicht in Geld ausdrücken kann, und eben die Liquidation dieser Verpflichtungen wird unmöglich sein, und diese Unmöglichkeit wird auch die Unmöglichkeit der Liquidation der ganzen Eisenbahngesellschaft nach sich ziehen. Das ist der Grund, weshalb ich den Antrag stellte. Nebenbei allerdings wäre es uns Aargauern, die wir im Besitz solcher Rechte sind, angenehm gewesen, wenn dieselben auf den Bund, auf den neuen Inhaber der Bahnen, übergegangen wären; aber es wäre auch ein Gebot der Billigkeit und Gerechtigkeit gewesen, dass der Bund auch die Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften, von denen ich sprach, übernommen hätte. Nachdem nun aber die Kommission, wie der Herr Präsident derselben uns heute eröffnete, einstimmig meinen Antrag abgewiesen hat, und nachdem auch eine neue Redaktion, die ich soeben dem Herrn Vorsteher des Departements vorlegte, nicht beliebte, sehe ich ein, dass es ein eitles Bemühen wäre, wenn ich den Antrag im Schoss Ihrer Behörde aufrecht halten wollte, und ich lasse ihn daher fallen.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Nur eine kurze persönliche Bemerkung. Herr Müri glaubt, wir hätten ihn nicht verstanden. Es scheint



mir das Umgekehrte der Fall zu sein. Ich habe bemerkt, wenn der Antrag Muri angenommen würde, so hätten auch die Obligationäre, denen bis 1930, 1940, 1950 u. s. w. ein Zins von 4% versprochen worden ist, ein Recht darauf, dass der Bund diese Verpflichtungen der Bahnen übernimmt, wie es Herr Muri in Bezug auf die Ansprüche des Kantons Aargau verlangt hat. Es besteht da materiell absolut kein Unterschied.

**Präsident:** Der Art. 8 wäre nach der Erklärung des Herrn Muri in Bezug auf den Antrag Muri erledigt. Es liegt noch ein Antrag des Herrn Brosi vor, der zwar zu Art. 4 gestellt worden ist, materiell aber hierher gehört.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Die Kommission hat beschlossen, nicht nur den Antrag Muri, sondern auch denjenigen des Herrn Brosi abzulehnen.

**Brosi:** Nach den Verhandlungen über den Antrag des Herrn Muri ziehe ich meinen Antrag ebenfalls zurück.

**Präsident:** Damit ist der Art. 8 definitiv bereinigt.

Art. 15.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Ihre Kommission hat gestern nach einlässlicher Beratung beschlossen, Ihnen zu beantragen, es sei an dem Beschluss vom 2. Oktober in der Hauptsache festzuhalten. Immerhin beantragt sie Ihnen eine Korrektur im ersten Alinea, indem sie nach: «Der Verwaltungsrat besteht aus 80 Mitgliedern», einschalten will: «welche stimmberechtigte Schweizerbürger sein müssen.» Sodann beantragt sie Ihnen folgenden Zusatz:

«Die Umschreibung der unter c genannten beruflichen Kreise, die Zahl der denselben zustehenden Vertreter und die Art und Weise der Wahl derselben bestimmt ein vom Bundesrat auszuarbeitendes Reglement, welches der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt.»

Ich glaube, diesem Antrag keine weitere Begründung beifügen zu müssen. Die Kommission hat den Beschluss vom 2. Oktober gründlich besprochen, und sie ist zu keinem andern Resultat gelangt.

**Jeanhenry:** Vous venez d'entendre M. le rapporteur vous dire que la commission, après avoir examiné à nouveau l'art. 15 qui lui avait été renvoyé lundi dernier, persiste à admettre dans le conseil d'administration des représentants directement élus

par un certain nombre d'associations professionnelles ou de corps de métiers qui existent aujourd'hui, dans notre pays, mais qui n'ont évidemment aucune espèce d'existence juridique et constitutionnelle, qui existent simplement parce que, comme toutes les autres organisations qui se fondent en dehors de l'état, elles ont profité du droit d'association qui est inscrit dans la constitution.

La commission propose cependant, contrairement à son opinion précédente, de ne pas désigner dès aujourd'hui ces corporations professionnelles, mais de renvoyer à un règlement, qui serait élaboré par le conseil fédéral, le soin de grouper ces associations, de déterminer qui pourra en faire partie et comment elles devront être constituées pour avoir le droit égal de nommer des délégués au futur conseil d'administration des chemins de fer de l'état.

Cette proposition ne tranche donc pas la question, mais elle en diffère et en renvoie la solution. Cependant le vote qui va intervenir sera nécessairement un vote de principe. Si vous admettiez dans cette autorité nouvelle la représentation des syndicats d'intérêts privés, il faut bien reconnaître que tout le reste ne serait plus qu'une question d'organisation.

Je ne crois pas m'écarter de la vérité constitutionnelle en disant que je défie le conseil fédéral de nous apporter ce fameux règlement sans avoir au préalable proposé la révision de la constitution. En effet, si ce règlement était élaboré dans le sens des propositions de la commission, il se heurterait directement à l'art. 4 de la constitution fédérale qui proclame l'égalité de tous les citoyens devant la loi et défend l'établissement ou la consécration de privilèges de lieu, de naissance ou de familles.

Donc, si vous voulez donner l'existence légale à des corporations fermées, à des associations professionnelles et les investir de droits autres que ceux qu'elles possèdent déjà en vertu du droit général d'association, il faut réviser la constitution fédérale et supprimer l'art. 4 qui n'aurait plus de raison d'être et se dresserait comme un irréductible obstacle contre l'état des choses que vous voulez créer.

A ce point de vue je dis qu'il n'y a qu'une seule proposition correcte et qui se fonde sur le terrain constitutionnel, c'est celle du conseil des états. Je la reprends, parce qu'elle est de nature, en somme, à donner satisfaction à toutes les exigences véritablement légitimes. En effet, qu'est-ce que l'on demande? On désire que dans un conseil d'affaires comme doit l'être le conseil d'administration des chemins de fer, les principaux intéressés à cette administration, ceux qui emploient le plus les chemins de fer, le monde du travail: commerçants, agriculteurs, industriels, ouvriers, aient leur mot à dire. Mais il est bien facile de leur accorder cette satisfaction sans violer la constitution. Est-ce que les pouvoirs publics qui représentent l'état, n'ont pas précisément pour mission de veiller sur les intérêts particuliers dont l'ensemble ou la somme constitue l'intérêt général du pays? N'est-il pas raisonnable d'admettre que les pouvoirs publics, dans le cas particulier essentiellement le conseil fédéral, dont c'est la mission, feront tout pour donner satisfaction à ces intérêts dont la somme, je le répète, constitue la fortune nationale?

Est-il besoin, je vous le demande, de donner des indications au conseil fédéral pour qu'il remplisse un simple devoir et de dire dans la loi que la représentation de ces intérêts se fera de telle façon plutôt que de telle autre? Je ne le crois pas. Par une disposition que je crois très sage, vous avez limité le droit du conseil fédéral de choisir dans l'assemblée fédérale les membres au conseil d'administration. Vous avez dit, il ne faut pas qu'il y ait dans cette réunion qui doit être surtout une réunion, d'hommes d'affaires, trop de politiciens et vous avez admis que si un certain nombre d'hommes politiques, de membres de l'assemblée fédérale pouvaient en faire partie, ce nombre devait être restreint. Or, s'agissant des autres membres laissés à la nomination du conseil fédéral qui voulez-vous qu'il choisisse? Il fera évidemment porter ses choix sur des hommes appartenant aux milieux dont on a parlé, c'est-à-dire des commerçants, des industriels, des agriculteurs, etc. Je dis donc que la décision du conseil des états à l'art. 15 du projet suffit amplement et que l'indication qu'elle contient à l'adresse du conseil fédéral est de nature de rassurer tout le monde. C'est pourquoi je me permets de la reprendre et d'en faire ma proposition principale.

J'ai fait cependant une proposition subsidiaire qui se rapproche beaucoup de celle de MM. Sonderegger et Schmid et dans laquelle je cherche au moins à sauver le principe. Je ne puis pas admettre que l'on donne à ces corporations sans caractère officiel, qui n'existent pas et ne peuvent pas exister dans l'état puisqu'elles ne sont pas constitutionnellement prévues, une sorte de consécration légale impossible. C'est donc forcément le conseil fédéral qui doit désigner les représentants de ces divers groupes professionnels, mais il faut remarquer que les sociétés existantes ne comprennent pas tous les intéressés et ce sera toujours le grand vice du système fondé sur une semblable représentation d'intérêts particuliers dans une autorité publique.

Et cependant, si on veut entrer dans cette voie, il n'y a guère moyen de faire autrement. Il faut prendre ces associations telles qu'elles existent aujourd'hui: le «Bauernbund», l'Union suisse des arts et métiers, l'Union suisse du commerce, etc., et donner à ces groupements un droit de représentation qui ne lierait pas le conseil fédéral. Avec cela vous sauvez le principe en ce sens que vous ne constituez pas, en dehors de la constitution, des groupements professionnels et des associations non reconnues par elle. Mais, même cela me paraît dangereux et incomplet. Et si je suis disposé par esprit de concession à admettre une des dispositions semblables, je reste partisan avant tout de ma proposition principale d'adopter tout simplement le point de vue du conseil des états. J'ajoute en ce qui concerne les associations ouvrières que j'ai mentionnées que j'ai des réserves à faire au sujet de la représentation du personnel des chemins de fer dans les organisations de la future administration. J'ai le plus profond respect, la plus grande estime et la plus vive sympathie pour le personnel des chemins de fer. Je reconnais qu'il y a là un groupement professionnel excessivement intéressant et que dans le monde ouvrier ce groupement peut être considéré comme une élite. Mais quand nous aurons des chemins de fer de l'état, que sera le

personnel de ces chemins de fer? Que seront les employés des compagnies actuelles? Ce seront des fonctionnaires de l'état au même titre que les fonctionnaires de l'administration centrale, que les fonctionnaires des postes, des télégraphes, etc. Si l'on admet la possibilité que des fonctionnaires ou employés des futurs chemins de fer d'état fassent partie des conseils d'administration ou tout au moins aient le droit de s'y faire représenter par des hommes de leur choix, c'est comme si aujourd'hui on organisait en collège électoral les fonctionnaires et employés de l'administration centrale et qu'on lui donne le droit de déléguer un certain nombre d'entr'eux au conseil national. Vous voyez d'ici, par cette simple comparaison, la confusion, le gâchis, l'espèce d'anarchie que produirait un système semblable dans l'administration des chemins de fer. Et ici la désorganisation entraînerait des conséquences encore plus terribles que partout ailleurs. En effet, s'il y a une exploitation dans laquelle il faille respecter les conditions hiérarchiques, un service dans lequel on exige une discipline sévère et presque une obéissance passive, étant donnés les risques considérables qu'il présente, c'est bien le service des chemins de fer. Un employé des chemins de fer doit être considéré comme un véritable soldat et soumis à une discipline militaire. Le public peut être aux prises dans cette exploitation avec des dangers incroyables, et je ne comprendrais pas, quelle que soit, comme je le disais tout à l'heure, mon estime, ma sympathie pour les cheminaux de tout ordre et de tout rang, je ne comprendrais pas, dis-je, qu'à l'instant où ces employés des compagnies actuelles vont être élevés à la dignité de fonctionnaires publics et de serviteurs de l'état, leur introduction dans l'administration vienne en modifier si profondément le mécanisme et les rouages. Je me résume donc en vous demandant, tout d'abord, d'en revenir à la conception formulée par la décision du conseil des états, c'est-à-dire de composer le conseil d'administration des chemins de fer d'état de représentants du conseil fédéral, des cantons et des conseils d'arrondissement. De cette manière, nous restons sur un terrain constitutionnel solide et nous faisons appel à des organismes réguliers. C'est un terrain sur lequel on peut bâtir solidement et que la chambre fera bien de ne pas quitter. Si vous estimez le moment venu d'entrer dans une autre voie et de donner aux groupements professionnels et aux corps de métiers une existence régulière et officielle, il convient alors de faire étudier cette question par le conseil fédéral pour elle-même et de ne pas la traiter ici à propos d'un projet de loi sur le rachat des chemins de fer d'une manière incidente et forcément incomplète.

Mais à supposer que vous ne vouliez pas de ce système, ralliez-vous du moins à celui proposé, soit par MM. Schmid et Sonderegger, soit par moi-même, système reposant sur des concessions à votre point de vue, mais qui a le grand mérite de laisser intacts les principes et qui ne porte aucune atteinte à l'art. 4 de la constitution fédérale.

**Sonderegger (I.-Rh.):** Herr Kollege Schmid und der Sprechende haben sich erlaubt, einen Wiederwägungsantrag zu Art. 15 einzubringen, und ich

gestatte mir, denselben nur mit einigen Bemerkungen zu vertreten, meinem Herrn Kollegen überlassend, denselben vom juristischen Standpunkt aus näher zu beleuchten. Ich kann mich um so kürzer fassen, als aus dem Antrag selber für jeden ersichtlich ist, was wir wollen, und ich werde mich um so kürzer fassen, als man beim gegenwärtigen Stand der Diskussion von uns nicht mehr viele Worte, sondern Thaten erwartet. Der Antrag unterscheidet sich vom Antrag der Kommission darin, dass die Kommission das Wahlrecht für die Vertretung der verschiedenen Verbände im Verwaltungsrat diesen Verbänden überlassen will, während wir dieses Wahlrecht dem Bundesrat übertragen wollen, um damit die Verfassungsmässigkeit der neuen Schöpfung herzustellen.

Zu dem Antrag des Herrn Jeanhenry können wir aus folgenden Gründen nicht stimmen: Einmal unterscheidet sich unser Antrag von diesem in dem wesentlichen Punkte der Mitgliederzahl des Verwaltungsrates. Wir stossen uns an der grossen Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates und beantragen eine Reduktion von 80 auf 65. Sodann unterscheidet sich unser Antrag von demjenigen des Herrn Jeanhenry dadurch, dass wir der Bundesversammlung das Recht einräumen wollen, auch andere Verbände einzubeziehen als die gerade zur Zeit bestehenden. Es können ja neue Verbände entstehen, die in gleichen Verhältnissen stehen, wie die jetzigen. Ich glaube, es sei ein Gebot der Gleichberechtigung, dass wir da die Möglichkeit offen lassen, auch neue Verbände zu berücksichtigen. Dann will Herr Jeanhenry den Bundesrat verpflichten, nur neun Mitglieder aus der Mitte der Räte zu wählen, während wir ihm eine höhere Zahl zugestehen wollen. Ich persönlich hätte gewünscht, dass wir das ganze Gebilde, mit dem wir diese verschiedenen Verbände beglücken wollen, aus dem Organismus der Bundesbahnverwaltung hätten hinausamputieren können, und ich habe immer noch eine leise Hoffnung, dass der Ständerat an seinem Beschluss festhalten werde. Ich hatte, nebenbei gesagt, die Meinung, dass bei der Behandlung von Gesetzesvorlagen der Beschluss des andern Rates immer als Grundlage gelte und dass dieser bei der Abstimmung eo ipso zur Abstimmung komme. Das wurde hier unterlassen; der Beschluss des Ständerates ist gar nicht in Abstimmung gebracht worden.

Persönlich könnte ich in erster Linie dem Hauptantrag des Herrn Jeanhenry beistimmen, hier dem Ständerat beizupflichten. Allein es scheint mir nun doch der Wille vorzuherrschen, die verschiedenen Verbände zu berücksichtigen, und da glauben wir, dass unser Antrag ein solcher sei, der den beiden Räten die Gelegenheit gäbe, sich auf dem Wege des Kompromisses zu finden. Wir glauben, dass man der Vorlage mit Recht zwei Vorwürfe machen kann, der eine betrifft die Verfassungswidrigkeit, der andere die Unklarheit. Was den ersten Vorwurf betrifft, so hat sich Herr Jeanhenry einlässlich darüber ausgesprochen und ich muss gestehen, dass auch ich nicht über diese Bedenken hinwegkommen kann. Ich finde keine Gründe für die Verfassungsmässigkeit eines Verfahrens, bei dem gewisse Verbände eine Vertretung erhalten, während das gleiche Recht andern, ähnlichen Verbänden nicht eingeräumt wird. Ich muss darin eine Verletzung des Grundsatzes der Gleichberechtigung erblicken. Bezüglich der Unklarheit erlaube ich mir folgende Bemerkung: Wir

haben s. Z. den Antrag Dinkelman mit grosser Mehrheit abgelehnt und ich glaube, wir thaten gut daran, denn die Gegner der Verstaatlichung hätten durch seine Annahme ein gutes Kampfmittel in die Hand bekommen. Man hätte dann dem Volke sagen können, wir wollen ihm die Hände binden. Da hätte die berühmte Katze im Sack wahrscheinlich wieder eine grosse Rolle gespielt. Durch unsern Beschluss würde aber just wieder eine solche Unklarheit geschaffen, denn keiner von uns wird mit Bestimmtheit sagen können, wie die Sache in der Ausführung herauskommt. Man wendet ein, das bundesrätliche Reglement werde Klarheit bringen. Ich möchte nur einen Fall anführen. Was will man mit Verbänden anfangen, die Mitglieder haben, welche das Schweizerstimmrecht nicht haben, will man diese einfach ausschliessen? Da frage ich: wo nehmen wir das Recht her, diesen privaten Vereinen in ihre innere Organisation hineinzureden? Wir sagen immer: das Volk steht hinter uns. Jeder von uns meint, er habe das Volk hinter sich. Wenn ein eidgenössischer Oberst die ganze männliche Bevölkerung in die Uniform stecken will, so hat er das Volk hinter sich; wenn ein Förster aus der Schweiz einen Urwald machen will, so hat er das Volk hinter sich; wenn ein anderer die Stimmberechtigten alle Sonntage an die Urne führen will, so hat er das Volk hinter sich! Ich stelle mir die Sache anders vor und glaube, dass ein grosser Teil im Volk nicht so denkt und ein gewisses Misstrauen gegen jedes neue Gesetz, das von Bern kommt, und über das, was zur Abstimmung gelangt, zur Schau trägt und Klarheit über die ganze Gestaltung der Frage wünscht. Man will nicht einen Teil der Frage der zukünftigen Ausführung überlassen. Mir scheint, dass wir uns vom Sirenenengesang einer gewissen Strömung etwas zu weit abbringen liessen, sodass das Gefühl eines gewissen Unbehagens haben und nicht so leicht aus dem Dilemma herauskommen. Ich hoffe, dass der Ständerat unser Erlöser sein werde und damit seine Existenzberechtigung konstatiere.

Was unsern Antrag betrifft, so will ich mich auf folgende Punkte beschränken: Wir wollen nur 65 Mitglieder des Verwaltungsrates. Ich glaube, es sollte dies vollauf genügen. Man sagt — und ich glaube mit Recht — ein Verwaltungsrat von 80 Mitgliedern sei schliesslich nichts anderes als der Tummelplatz verschiedener persönlicher Allüren und der Fechtboden für die Vertreter verschiedener lokaler oder auch parteipolitischer Interessen. Es hat diese Mitgliederzahl eine sonderbare Wandlung durchgemacht. Der Bundesrat schlug einen Verwaltungsrat von 39 Mitgliedern vor, der Ständerat gieng auf 55 und wir springen auf einmal auf die Zahl von 80. Wir glauben, 65 sollten genügen.

Der Kernpunkt unseres Antrages liegt aber darin, dass wir das Wahlrecht dem Bundesrate übertragen oder meinetwegen der Bundesversammlung. Ich glaube, es sei das durchaus angezeigt. Damit die Verbände berücksichtigt werden, treten wir ihnen 15 Mitglieder in der Weise ab, dass der Bundesrat so wählen soll, dass jeder Verband wenigstens zwei Vertreter im Verwaltungsrat hat. Weil wir nun die Zahl der Vertreter, die der Bundesrat wählt, von 25 auf 35 erhöhen, so glauben wir, soll der Bundesrat aus den eidgenössischen Räten statt neun zwölf Vertreter bestellen dürfen. Auch daran wollen wir festhalten, dass durch Beschluss der Bundesver-

sammlung und nach Anhörung des Verwaltungsrates und des Bundesrates auch andere schweizerische Verbände in die Berücksichtigung mit einbezogen werden können. Das ist nur eine Forderung der Gleichberechtigung.

Dies in Bezug auf den Inhalt unseres Antrages, den ich nur noch mit folgenden zwei Bemerkungen begleite.

Meine Herren, ich glaube, dass das Gesetz dem Volke in der That annehmbarer erscheinen wird, wenn wir ihm einen Verwaltungsrat von nur 65 Mitgliedern proponieren, statt einen solchen von 80 Mitgliedern. Ich glaube ferner, dass man an der Verfassungsmässigkeit nicht mehr zweifeln könne, wenn wir auch das Wahlrecht in die Hand des Bundesrates legen, allerdings mit der Restriktion, dass dabei die verschiedenen Verbände berücksichtigt werden sollen. Ich glaube, dass damit Klarheit geschaffen ist, indem der Bundesrat in einem einfachen Reglement nur noch festzustellen haben wird, wie die Vorschläge seitens der Verbände an den Bundesrat zu erfolgen haben.

Aus allen diesen Gründen beantrage ich Ihnen, Sie möchten unsern Antrag zum Beschluss erheben.

**Schmid (Uri):** Ich erlaube mir, mit einigen Bemerkungen den Antrag, den Herr Sonderegger und ich gestellt haben, zu unterstützen. Ich kann mich dabei ziemlich kurz fassen, da der Herr Mitunterzeichner die Motive, die uns geleitet haben, Ihnen bereits vorführte.

Sobald bekannt wurde, dass dieser Antrag von Herrn Sonderegger und mir gestellt werden wolle, hatten wir einige Bemerkungen entgegenzunehmen. Mir speciell bemerkte man, man begreife nicht, wie sich ein Mitglied, das sich gegen das Eintreten ausgesprochen habe, veranlasst finden könne, materielle Anträge zu stellen. Darauf antworte ich nicht. Jedes Mitglied ist berechtigt und, wie ich glaube, auch verpflichtet, nachdem das Eintreten beschlossen ist, sich nach Möglichkeit für die Verbesserung einer Vorlage zu verwenden. Im weitern hat man bemerkt: wie kommt der Mitunterzeichner des Antrages Sonderegger auf die ministerielle Bank? Darüber will ich Ihnen Aufschluss geben. Ich besitze zu unserm Bundesrat viel Vertrauen, aber kein blindes Vertrauen; mein Vertrauen ist ein Vertrauen nicht ohne Restriktion. Ich sage nun aber: Wenn Sie sich daran stossen, wie sind Sie dann dazu gekommen, dem Bundesrat mit grosser Mehrheit das noch Wichtigere zuzuteilen, wenn Sie sich an der Zuteilung des Geringern stossen? Letzten Samstag legte der Rat mit ziemlich starken Mehrheiten die Wahl der Generaldirektion und der sämtlichen Kreisdirektionen in die Hand des Bundesrates, und nun, wo es sich um die Zusammensetzung des Verwaltungsrates handelt, soll auf einmal der Bundesrat nicht mehr das Vertrauen verdienen, 15 Vertreter aus den Kreisen der Landwirtschaft, des Handels, der Industrie und des Gewerbes etc. zu bezeichnen! Ich bin in Eisenbahnsachen nichts weniger als eine Autorität; aber das ist doch auch mir klar geworden, dass der Schwerpunkt in den Direktionen und nicht im Verwaltungsrat ruht. Ich schrecke daher gar nicht davor zurück, die Wahl der vom Bundesrat in den Verwaltungsrat zu entsendenden Mitglieder zu vermehren

und dem Bundesrat für die Auswahl derselben gewisse Direktiven zu geben. Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates, die Komposition desselben, die Wahlbehörden etc. haben ganz eigentümliche Wandlungen durchgemacht, von denen zum Teil schon Herr Sonderegger gesprochen hat. Der Bundesrat hat vorgeschlagen, den Verwaltungsrat aus 39 Mitgliedern zusammenzusetzen, wovon 11 durch die vereinigte Bundesversammlung, 17 durch den Bundesrat und 11 durch den Eisenbahnrat zu wählen seien. Der Ständerat hat beschlossen, diese Zahl auf 55 Mitglieder zu erhöhen und davon 25 den Kantonen und Halbkantonen, 25 dem Bundesrat und 5 den Kreiseisenbahnräten zuzuteilen. Die Mehrheit unserer Kommission war damit einverstanden. Eine sehr respektable Minderheit, der Zahl und den Personen nach, stellte einen abweichenden Antrag. Die Herren Geilinger und Konsorten schlugen vor, die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates auf 70 zu erhöhen und hievon 25 durch den Bundesrat, 25 durch die Kantone und Halbkantone und 20 durch ich weiss nicht wen wählen zu lassen; es heisst im Vorschlag, es seien 4 Mitglieder aus den schweizerischen landwirtschaftlichen Kreisen zu ernennen, 4 aus dem schweizerischen Handels- und Industrieverein, 4 aus dem schweizerischen Gewerbeverein, 4 aus dem schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein und 4 aus der schweizerischen Arbeiterorganisation, und ich nehme an, dass es im Willen der Minderheit gelegen wäre, dass diese 20 Mitglieder, welche einzelnen Berufsklassen entnommen werden sollten, durch den Bundesrat gewählt werden; darüber haben sich die Herren, die ja natürlich gewandter sind, nicht ausgedrückt. Nun hat aber letzten Samstag der Nationalrat beschlossen, von 70 Mitgliedern auf 80 zu gehen und zwar in der Weise, dass der Beschluss des Ständerates acceptiert, jedoch beigefügt würde, dass weitere 25 durch Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe und das Eisenbahnpersonal zu wählen seien. Wie die Wahlen vorgenommen werden sollen, wurde ebenfalls nicht bestimmt und es war daher der Antrag Jeanhenry vom letzten Montag ganz gewiss begründet; es musste in Bezug auf die Wahlart etwas gesagt werden; diese Lücke ist durch den heutigen Kommissionsantrag ausgeglichen. Wenn ich nun auf die verschiedenen Differenzen aufmerksam mache, so ist es einzelnen Berufsgenossenschaften nicht gerade sehr gut gegangen. Bei dem Tausche selbst, bei der Erhöhung der Zahl von 70 auf 80 oder von 55 auf 80 ist der Ingenieur- und Architektenverein weggefallen; im fernern hat man aus dem Vorschlage der Minderheit, welcher von der schweizerischen Arbeiterorganisation gesprochen hat, nur das Eisenbahnpersonal formuliert; die schweizerische Arbeiterorganisation als solche tritt nach meiner Auffassung in den Hintergrund; ein gewisser Teil der organisierten Arbeiter hat nun, wenigstens nominell, ausschliesslich das Recht auf Vertretung.

Nun wird man sagen, es seien das neue Gebilde; es sei gewiss angezeigt, dass man einen Versuch mache; wir wollen diesen Versuch machen und wenn er sich nicht bewähre, so liege es ja in der Hand der Bundesversammlung, welche in grossmütiger Weise auf die Selbstwahl von einzelnen Mitgliedern verzichtet hat, Remedur zu schaffen. Ich gebe ja zu, dass in dieser Richtung Erfahrungen gemacht werden sollen, und ich schliesse die Möglich-

keit gar nicht aus, dass die Erfahrungen sich günstiger gestalten als man gegenwärtig glaubt. Ich bin nicht Pessimist; aber ich stehe nun vor gewissen Hindernissen, über welche ich einfach nicht wegkommen kann, und da sage ich mit Herrn Jeanhenry: Der Art. 4 der Bundesverfassung besteht zu Recht. Beseitigen Sie also auf dem Wege der Verfassungsrevision das bisherige Hindernis auf gut scheinende Weise und dann kann ich unter Umständen Hand bieten zu dem Vorschlage, wie er vorliegt. Aber wie soll es möglich sein, in diesem wichtigen Gesetze zu bestimmen, dass gewisse Berufsverbände berechtigt sein sollen, von sich aus Vertreter in den Verwaltungsrat abzuordnen, während andern Berufsverbänden dieses Recht nicht zusteht? Ich sage, es liegt darin ja ganz zweifellos das Vorrecht von Personen, welches in Art. 4 der Verfassung ausdrücklich ausgeschlossen ist. Ich bin nun einer von denen, die sich jeweilen fragen, ob die Verfassung irgend etwas, was angestrebt wird, zulässt, und ich glaube, dass ich eher geneigt bin, in der Auslegung der Verfassung etwas extensiv vorzugehen. Hier aber stehen wir vor einem wirklichen Hindernisse, und dieses Hindernis können wir auf dem Wege der Gesetzgebung nicht beseitigen. Wir haben ja die Macht dazu, wenn wir wollen, und wenn das Volk in seiner Mehrheit die Vorlage der Räte gutheisst, so liegt darin mehr oder weniger eine stillschweigende Zustimmung. Aber ich stosse mich gleichwohl daran, weil ich sage, die Verfassung soll auf dem Wege der Gesetzgebung in keiner Weise abgeändert, ausgedehnt oder eingeschränkt werden, sondern wenn dies gethan werden will, so bedarf es des Weges der Verfassungsrevision.

Zweitens kann ich mir die Vornahme der Wahlen durch die einzelnen Verbände in der That nicht reimen. Der Vorschlag lautet dahin, dass die Landwirtschaft berechtigt sei, eine gewisse Zahl, die noch reglementarisch zu bestimmen sein wird, in den Verwaltungsrat zu entsenden. Ich bin damit einverstanden; der Gedanke ist an und für sich ein sehr gesunder, ich betone das ausdrücklich und ich würde nichts so sehr bedauern, als wenn der Verwaltungsrat aus lauter Juristen, Berufspolitikern, Obersten u. s. w. bestände. Aber was verstehen Sie unter diesem Antrag? Ist das der schweizerische landwirtschaftliche Verein, der schweizerische alpwirtschaftliche Verein, der Verein schweizerischer Landwirte, der landwirtschaftlichen Barone oder die Gesamtheit der schweizerischen Verbände? Ich nehme für mich das Recht in Anspruch und vindiziere der schweizerischen Landwirtschaft als solcher und nicht den einzelnen Verbänden das Recht, im Verwaltungsrate vertreten zu sein. Man spricht von Industrie und Handel. Sehr einverstanden; ich würde der Industrie und dem Handel eine weitgehende Vertretung einräumen; ich würde es gerne sehen, wenn dieselben 5, 6 oder noch mehr Vertreter im Verwaltungsrate hätten; aber was verstehen Sie unter Industrie und Handel? Sind das die einzelnen kaufmännischen Vereine, die nur in grössern Städten und Ortschaften sich bilden können, oder sind es alle diejenigen, die der Industrie und dem Handel angehören? Man wird mir entgegen, es sei niemand verboten, diesen Vereinen beizutreten; aber wenn ich an einem Orte wohne, wo die Gründung einer Sektion nicht denkbar ist, ist mir thatsächlich der Beitritt zum Vereine versagt. Man spricht weiter vom Gewerbe.

Wir haben einen schweizerischen Gewerbeverein und dieser z. B. soll vertreten sein; aber bestehen die Angehörigen der Gewerbe in der Schweiz nur in den Mitgliedern des schweizerischen Gewerbevereins? Ich stelle diese Frage und beantworte sie mit nein. Schliesslich kommen wir zum Eisenbahnpersonal; es mag sich aus praktischen Rücksichten empfehlen, dem Personal eine Vertretung im Verwaltungsrate einzuräumen; aber ich glaube, das schweizerische Eisenbahnpersonal besitzt kein besseres Recht, als die organisierte Arbeiterschaft überhaupt; im Gegenteil, wenn man allerdings von diesen Mitgliedern des schweizerischen Eisenbahnvereins eine grössere Sachkenntnis erwarten darf, so ist andererseits das entgegenstehend, dass damit die Herren vielleicht in die Lage kommen, sich selber zu kontrollieren, während die vereinigte Arbeiterschaft als solche mehr die allgemeinen Interessen der Arbeiter zu berücksichtigen und zu wahren im Falle wäre.

Ich würde mich daran nicht stossen; ich sage, die neue Zeit stellt neue Anforderungen und wer diesen neuen Anforderungen rein ablehnend sich gegenüberstellt, der wird nicht im Falle sein, eine Reform zu verhindern, sondern höchstens kurze Zeit aufzuhalten, und dann wird der Strom ihn wegweissen und die Sache wird, wenn sie gesund und richtig ist, doch kommen. Aber hat es nun in der That so sehr Eile und ist in der That das Schicksal des Gesetzes an die Aufnahme dieser Bestimmung geknüpft, dass nun in Abweichung, möchte ich sagen, von den bisherigen Verhältnissen, welche wir als normal betrachtet haben und welche wir auch vorläufig als normal betrachten, gewisse Verbände specielle Anerkennung seitens des Gesetzgebers finden sollen und dass denselben das Recht vindiziert werden soll, aus ihrer Mitte Vertreter nicht nur ihres Vereins, sondern auch der betreffenden Berufe in den Verwaltungsrat zu entsenden? Darüber komme ich nicht hinweg; daran stosse ich mich und darum habe ich ohne allen Anstand der Anregung des Herrn Sonderegger Folge geleistet und meinen Namen seinem Antrage beigefügt.

Auf die Details wollen wir nicht zu viel geben. Wenn es Ihnen zweckmässig scheint, statt 65, 60 oder 70 Mitglieder anzunehmen, so stosse ich mich nicht daran. Wenn Sie die Bestimmung, dass jede einzelne Berufsklasse durch wenigstens zwei Mitglieder vertreten sein müsse, als unzutreffend erachten, so kann das geändert werden. Wenn Ihnen der Vorschlag besser scheint, dass der Bundesrat nicht mehr als 9 Mitglieder aus den Räten wählen dürfe, so bin ich der letzte, der sich daran stösst. Ich habe so wie so wenig Aussicht, unter diesen vom Bundesrate zu bezeichnenden Verwaltungsratsmitgliedern zu figurieren. (Heiterkeit.)

Ich halte mich an den Grundsatz, und der Grundsatz steht nun einmal fest und ich sage: wir sind nach der Verfassung nicht berechtigt, in der Weise vorzugehen, wie der Rat beschlossen hat und wie die Kommission in ihrer Mehrheit uns vorschlägt. Wir wollen in der That den an und für sich richtigen Gedanken zum Ausdruck bringen; wir wollen diesen Berufsklassen garantieren, dass ihre Interessen im Verwaltungsrate Berücksichtigung finden sollen; wir wollen denselben gewisse Vertreter ihrer Interessen gewähren, aber wir können das auf einem andern Wege thun, indem wir die Zahl der vom Bundesrate

zu entsendenden Mitglieder vermehren und dem Bundesrat gleichzeitig die Direktive geben, dass eine bestimmte Zahl, ich sage 15 oder 20, aus diesen Verbänden genommen werden muss. Wenn Sie erwidern, der Bundesrat werde unter Umständen Persönlichkeiten bezeichnen, die nicht die Vertrauensmänner dieser Kreise sind, so möchte ich Sie doch fragen: Ist es denn, nachdem Sie dem hohen Bundesrate mit Recht oder Unrecht in dieser Frage so weitgehendes Vertrauen entgegengebracht haben, angezeigt, in solch kleinlichen Nörgeleien sich zu ergehen? Vergessen Sie ferner nicht, dass in dem Antrage von Herrn Sonderegger und mir ausdrücklich vorgesehen ist, dass diesen Verbänden ein Vorschlagsrecht, wenn auch ein unverbindliches, zukommt! Es wird der hohe Bundesrat zweifellos nur in Ausnahmefällen von diesen Vorschlägen abgehen; es wird ihm angenehm sein, die Vertrauensmänner der Kreise kennen zu lernen, und wenn die Vorgesprochenen die nötige Qualifikation besitzen, wird er sehr gerne geneigt sein, auf den Vorschlag einzutreten.

Sie mögen nun entscheiden! Die Sache hat ihre Bedeutung und es freut mich, dass Herr Kollege Jeanhenry aus Neuenburg nicht nur einen Hauptantrag gestellt hat, den ich meinerseits nicht unterstützen könnte, sondern auch einen Eventualantrag und darin den Gedanken, der in unserm Antrage liegt, aufgenommen und zu dem seinigen gemacht hat. Ich empfehle Ihnen den Antrag von Herrn Sonderegger und mir zur grundsätzlichen Lösung, ohne daran zu halten, dass jedes Detail so beschlossen werde, wie es vorgeschlagen ist, indem es sich für uns wesentlich darum handelte, für das Prinzip einzustehen und wir die Formulierung desselben vertrauensvoll dem Rate überlassen.

**Häberlin:** Entschuldigen Sie, wenn ich das Wort ergreife, dies damit, dass ich Gewicht darauf lege, im Saale zu konstatieren, dass der Antrag der Kommission allerdings ein Mehrheitsantrag, aber nichts weniger als ein einheitlicher Antrag ist. Ich hätte unmittelbar nach den Eröffnungen des Präsidenten der Kommission das Wort ergriffen, allein es geht in letzter Zeit mit der Diskussion so rasch, dass man aufpassen muss wie ein Häftlmacher (Heiterkeit) und keinen Blick abwenden darf, wenn man zum Worte kommen will.

Ich habe nun das Wort und benütze es zu dem Zwecke, um darzuthun, dass auch noch andere Ansichten in der Kommission vertreten waren. Die Mehrheit der Kommission besteht aus 10, die Minderheit, die gestimmt hat, aus 5 Mitgliedern; das Präsidium, das auch dazu gehören würde, ist aber dabei nicht gezählt; von erdrückender Mehrheit der Kommission kann man also nicht sprechen.

Die Hauptfrage, um die es sich handelt, ist nicht die Frage: Sollen diese Verbände von Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft u. s. w. überhaupt im Verwaltungsrate vertreten sein oder nicht. Es ist, glaube ich kein Mensch im Saale, der jede Vertretung dieser Interessen ausschliessen will; auch der Bundesrat in seinem ursprünglichen Antrage ist schon dazu gekommen, zu sagen, dass zwar er, der Bundesrat, wähle, aber bei dieser Wahl auf die speziellen

Vertretungen der Interessen Rücksicht zu nehmen habe. Ich spreche mich persönlich gar nicht dagegen aus; man könnte ja schon sagen, es seien der Bund und die Kantone im Verwaltungsrate vertreten und speciell die Vertreter der Kantone hätten alle Veranlassung und sollten dazu befähigt sein, die Interessen der Kreise, welche hier in Frage kommen, selber zu vertreten, ohne dass diese auch noch ihr Wort dazu sagen müssen. Allein wir haben gesagt, die Schweizerbahnen dem Schweizervolke und dazu gehören diese Verbände allerdings auch. Ich will also nicht prinzipiell dagegen Opposition machen, dass eine specielle Berücksichtigung dieser Kreise stattfinde; die Frage wäre nur das Wie.

Da käme in erster Linie die Frage: Sollen diesen Verbänden nur Abordnungen mit beratender Stimme gegeben werden, womit Herr Curti speciell zufrieden gewesen wäre. Ich habe schon früher ausgeführt, dass ich aus dem Gesichtspunkte, dass solche Abordnungen nicht mit verantwortlich wären, diesen Weg nicht für geeignet halte, und er ist im Rate und in der Kommission aufgegeben worden. Man hat gesagt, wenn überhaupt eine Vertretung da sein solle, so sollen es wirkliche Mitglieder sein, welche Sitz, Stimme und Verantwortlichkeit mit dem gesamten Verwaltungsrate teilen, und diese Ansicht hat das Übergewicht im Rate und in der Kommission erlangt. Nun trat aber die andere Frage ein: Geht es an, dass diese Körperschaften selbst Vertreter in die eidgenössische Eisenbahnbehörde abordnen? Hier will ich nicht lange wiederholen, was andere gesagt haben; die Frage der Konstitutionalität und in meinen Augen noch viel mehr die Frage der Zweckmässigkeit, die Schwierigkeit, dieses Problem praktisch zu lösen, das ist ja von Herrn Schmid und andern ausgeführt worden. Welches ist der Wahlkörper im einen und andern Kreise, der hier in Frage kommt, bei der Landwirtschaft, bei der Industrie, bei dem Gewerbe, bei den Arbeitern? Wer soll wählen? Man hat die Auskunft gefunden, dass der Bundesrat darüber ein Reglement zu machen habe. Es kann das vielleicht die praktische Schwierigkeit etwas heben; aber die Frage der Konstitutionalität ist damit keineswegs gelöst und namentlich nicht bejahend gelöst. Eines ist weggefallen, was mir persönlich auch Anlass zu Bedenken gab: Was werden diese Verbände für Abordnungen schicken, Mitglieder oder Nichtmitglieder? Da hat man die Befürchtung gehabt, es könnten unter Umständen Ausländer oder Frauen kommen oder ganz junge Leute, die von diesen Verbänden besoldet werden und die besseren Rechtes wären, als alle anderen Mitglieder des Verwaltungsrates. Man hat gefunden, man könnte diese Schwierigkeit dadurch heben, dass man auf meinen Antrag wenigstens die Bestimmung aufgenommen hat, und zwar nicht bloss für die Abgeordneten dieser Verbände, sondern auch für diejenigen, welche vom Bundesrate und den Kantonen gewählt werden, dass im Verwaltungsrate niemand anders sitzen kann, als wer stimmberechtigter Schweizerbürger ist. Das beseitigt einen Teil meiner Bedenken, abgesehen von der Galanteriefrage, welche Herr Curti in der Kommission streifte; er sagte nämlich, dass man eigentlich Frauen auch zulassen sollte, aber man sei in der Galanterie und Weisheit in der Politik bis zur heutigen Stunde noch nicht so weit gediehen. Ich nehme also an, es sollen wirkliche Mitglieder sein, welche die Interessen der

Betreffenden wahren. Ich habe mich nun nur gefragt, weil das andere inkonstitutionell ist, und unpraktisch bleibt: wer soll wählen?

Sie haben die Anträge gehört, welche dahin zielen, diese Wahlen dem Bundesrate zu übertragen. Ich persönlich hätte mir erlaubt, in der Kommission den Antrag zu stellen, dass diese Wahlen der Bundesversammlung übertragen werden, wie auch im ursprünglichen Entwurfe des Bundesrates dieser Faktor in der eidgenössischen Gesetzgebung, die Bundesversammlung, die doch auch etwas zu sagen hat, dazu berufen war. Ich verhehle nicht, dass das ein komplizierter Wahlkörper wäre; aber wenn wir alle Bundesrichter und Suppleanten wählen können, so sollten wir auch 20 oder 25 Vertreter für diese Kreise und Verbände wählen können. Ich habe diesen Ausweg persönlich darum vorgezogen, weil ich glaube, es werde gegen die Wahl durch den Bundesrat viel mehr Opposition erhoben werden; man werde sagen, der Bundesrat habe so wie so schon zu viel Gewalt; es werde das im Rate und speciell von gewissen Parteien sehr bekämpft. Ich persönlich mag es sehr wohl leiden, wenn der Bundesrat mit diesen Wahlen beauftragt wird. Das war also mein Standpunkt in der Angelegenheit.

Nun ein Wort zur Diskussion und Abstimmung. Mir scheint, man sollte, wie ich selbst es gethan habe, nicht die einzelnen Anträge betr. die Wahlart im Detail diskutieren, sondern die prinzipielle Frage besprechen: will man an dem letztthin gefassten Beschlusse festhalten und die Vertreter von Landwirtschaft, Gewerbe und andern Kreisen durch die Verbände selbst wählen lassen oder will man eine andere Wahlart, und erst wenn das entschieden ist, prüfen: wer soll an Stelle der Verbände wählen? Ich glaube, es würde das die Diskussion und Abstimmung ausserordentlich erleichtern.

Ich habe darauf gehalten, diesen Standpunkt, welchen viele Mitglieder der Kommission und andere Mitglieder des Rates teilen, hier zu konstatieren, damit nicht draussen im Publikum angenommen werde, es sei eine einmütige Auffassung, dass diese Vertretung der Verbände nicht anders geschehen könne als durch ihre eigene Wahl.

**Heller:** Erlauben Sie mir, in Kürze Ihnen den Standpunkt der Mehrheit der Kommission zu begründen.

Wenn man heute staatsrechtliche Bedenken erhebt und glaubt, dass dasjenige, was man mit so grossem Mehr letzten Samstag beschlossen hat, nicht durchzuführen sei, so halte ich diese Bedenken für nicht berechtigt; wenn wirklich das Bedürfnis vorhanden ist, in der Weise vorzugehen, wie wir beschlossen haben, so glaube ich nicht, dass die Verfassung uns daran hindert. Man hat uns nun verschiedene Auskunftsmittel vorgeschlagen und gesagt, in der und der Weise könne man den gleichen Gedanken realisieren. Ich sage aber: nein, das ist nicht möglich. Nicht daran zweifeln wir, dass der Bundsrat ebenso gut Vertreter dieser verschiedenen Verbände in den Verwaltungsrat wählen kann; gewiss würde er vielleicht bessere Wahlen treffen als die Verbände, wenn diese selber wählen. Allein darum handelt es sich nicht, sondern was wir wollen

und was wir durch unsere Abstimmung dokumentierten, ist das, dass in diesen Verwaltungsrat von dem Bundesrat und den Kantonen unabhängig gewählte Leute einziehen, dass wir mit andern Worten hier ein Ventil schaffen, wodurch alle Wünsche und Begehren, welche im Volke existieren, in legitimer Weise zum Ausdruck kommen. Ich glaube, das ist der Gedanke, den wir realisieren wollen, und das können wir nur dadurch thun, dass wir den einzelnen Verbänden und Genossenschaften ein direktes Wahlrecht geben.

Nun sagt man: daran hindert uns die Verfassung und das verletzt die Vorschrift des Art. 4. Ich glaube nicht, dass diese Behauptung so ausser allem Zweifel steht. Allerdings, wenn wir uns auf den Boden des Herrn Decurtins begeben und sagen würden, da müssen nun die obligatorischen Berufsgenossenschaften her, oder wenn wir sagen würden, nur die und die organisierten Verbände sind wahlberechtigt u. s. w., dann würden wir vor der Frage stehen, ob nicht eine Ungleichheit geschaffen wäre. Aber warten wir nun doch ab, was der Bundesrat in seinem Reglement für Bestimmungen aufstellt. Von einer Verfassungswidrigkeit könnte dann gesprochen werden, wenn in diesem vom Bundesrate zu erlassenden Reglemente die Schranken zu eng gezogen würden, wenn in Wirklichkeit berechnete Wünsche und Interessen verletzt würden dadurch, dass man sie von der Beteiligung am Wahlrechte ausschliessen würde; erst dann wären die Bedenken des Herrn Jeanhenry und der übrigen Herren, welche wir heute gehört haben von Berechtigung. Aber so lange wir dieses Reglement nicht sehen, so lange es nicht wirklich Bestimmungen enthält, die mit dem Art. 4 der Verfassung im Widerspruch stehen, darf man nicht von einer Verfassungsverletzung sprechen. Und nun will ja der Antrag der Kommission, dass dieses Reglement uns vorgelegt werde; dannzumal ist der Moment da, die Bedenken, die Wünsche und das Verlangen, das die Einzelnen beseelt, hier zum Ausdruck zu bringen; so wie die Sachen jetzt liegen, sind die vorgebrachten Bedenken alle verfrüht.

Im schlimmsten Falle und viel eher als zu den Anträgen der Herren Jeanhenry, Sonderegger und Schmid (Uri) würde ich es vorziehen, zu dem Antrage der Herren Schobinger und Curti zurückzukehren und zu sagen: die Hauptsache ist das direkte Wahlrecht, die Hauptsache, dass wir von der Wahlbehörde unabhängig gewählte Leute in den Verwaltungsrat hineinbekommen, welche hier das Recht haben, mitzusprechen. Ganz eine Frage von zweiter Ordnung ist es für mich, ob Sie diesen Abgeordneten bloss das Recht der Mitheratung geben oder ihnen das Entscheidungsrecht einräumen. In diesem Falle, auf dem Boden des Antrages der Herren Curti und Schobinger, wäre dann jedenfalls nicht mehr von einer Verfassungsverletzung zu sprechen. Aber ich glaube für meine Person feststellen zu sollen, dass man hier nicht wegen staatsrechtlichen Bedenken in diesem Momente eine Frage, die man nach den Bedürfnissen der Zeit gelöst hat, wieder rückgängig machen soll.

Es ist schon wiederholt auch von anderer Seite betont worden, dass diese direkte Vertretung im Verwaltungsrate gar keine neue Idee ist, und ich mache nochmals darauf aufmerksam, dass schon anlässlich der Beratung des Bankgesetzes bei der ersten Kommissionalberatung dieses Verlangen postuliert

worden ist. Dazumal hat man auch die verfassungsmässigen Bedenken dagegen ins Feld geführt, und ich habe mich gestern unendlich gefreut, dass gerade Herr Cramer-Frey, der dazumal mit aller Energie sich gegen das Eindringen dieses Gedankens gewehrt hat, nun erklärt hat, wenn man etwas für gut erkenne, so müsse man demselben auch zum Durchbruch verhelfen. Ich hoffe, dass die Bekehrung bei diesem nebensächlichen Punkte nicht stehen bleibt, sondern auch in den Hauptsachen endlich einmal kommen wird.

Ich resümiere. Der Rat hat diese Beschlüsse gefasst; ich glaube, es wäre nicht richtig, wenn wir nun nach wenigen Tagen dasjenige, was wir mit so grosser Mehrheit beschlossen haben, wieder rückgängig machen würden. Die staatsrechtlichen Bedenken, die erhoben worden sind, sind, glaube ich, wenigstens in diesem Momente nicht begründet. Ich empfehle Ihnen Festhalten an den Beschlüssen, die Sie letzten Samstag gefasst haben und Beifügung der Ergänzung, welche die Mehrheit der Kommission Ihnen vorschlägt.

**Hilty:** Ich ergreife das Wort in dieser Sache, weil ich diese Frage für eine der allerwichtigsten halte in unserer ganzen Diskussion über diesen Gegenstand. Man kann in der ganzen Angelegenheit, was verschiedene Paragraphen dieses Gesetzes anbetrifft, verschiedener Meinung sein, und wenn auch die Ansicht, die man in dieser Hinsicht hat, in der definitiven Redaktion nicht ganz zum Ausdruck kommt, dennoch zum Gesetz stimmen. Es wird jeder im ganzen Saal mehr oder weniger in die Lage kommen, dass ihm nicht alles gefällt, was in den einzelnen Artikeln des Gesetzes aufgenommen ist; dessen ungeachtet macht er das Schicksal des Gesetzes davon nicht abhängig. Wenn es sich aber um die Frage handelt, ob etwas der Bundesverfassung entspreche oder nicht, dann haben wir uns das feierliche Versprechen gegeben, treu und wahr zur Bundesverfassung zu stehen. Und wenn ich für meine Person die Ueberzeugung habe, dass ein Artikel der Bundesverfassung widerspricht, bin ich nach meinem Gewissen gezwungen, gegen das Gesetz zu stimmen, auch wenn dieses vollständig meinen Anschauungen entspricht.

Das ist der Punkt, warum die Verfassungsfragen von so grosser Wichtigkeit sind, viel wichtiger, als alle Detailfragen, die über das Gesetz selber nicht entscheiden. Nun haben wir verschiedene derartige Verfassungsfragen schon zu hören bekommen, und ich muss sagen, dass bis auf die gegenwärtige mich keine so stark berührt hat, auch die allgemeine Frage nicht, welche seiner Zeit mit Bezug auf den Art. 23 von den Herren Théraulaz und Kuntschen aufgestellt wurde; da bin ich meinerseits, um das bei diesem Anlass kurz zu sagen, vollkommen beruhigt; ich glaube, der Art. 23, wie er jetzt besteht, oder der Art. 21, wie er früher bestand, hindert den Rückkauf der Bahnen nicht; es steht darin weder, dass der Rückkauf erlaubt, noch, dass er verboten sei. Man hat unmittelbar nachher, im Jahre 1852, davon gesprochen, alle Bahnen von Bundes wegen zu bauen; warum sollte nun der gleiche Bund, welcher die Bahnen bauen

kann, konstitutionell nicht auch berechtigt sein, solche Bahnen zurückzukaufen? Und noch einen Grund erlaube ich mir zu dieser Frage vorzuführen, weil er nie angeführt wurde, und weil er mir sehr entscheidend zu sein scheint: Die Konzessionen selbst enthalten ja die Rückkaufsklausel. Stellen Sie sich nun einmal auf den Standpunkt der Minderheit der Kommission und nehmen Sie an, Nationalrat und Ständerat würden beschliessen, der Rückkauf sei nicht konstitutionell; wie stehen dann die Konzessionen da? Sind dann die Konzessionen noch rechtsgültige Akte? Hat dann der Bundesrat, der geschworen hat, die Konstitution aufrecht zu erhalten, das Recht, solche Konzessionen fernerhin noch aufrecht zu erhalten, die von der Nationalversammlung in einem wesentlichen Punkte als konstitutionswidrig erklärt worden sind? Wenn die Bundesversammlung sagen würde, der Rückkauf sei nicht konstitutionsmässig, so würden die Konzessionen eigentlich auf Gnade und Ungnade dem Bundesrat übergeben sein; der Bundesrat könnte nicht eine solche Konzession aufrecht erhalten, die einen wesentlichen Artikel enthält, welcher der Konstitution widerspricht, und ich glaube daher, es würde den Eisenbahngesellschaften sehr schlecht konvenieren, diesen Standpunkt zu vertreten und zu sagen: der Rückkauf ist nach der Konstitution nicht erlaubt. Sie würden damit in eine viel schlimmere Lage kommen, als die, in welcher sie gegenwärtig sind. Das also würde mich nicht berühren; der Rückkauf widerspricht der Konstitution nicht.

Etwas anderes dagegen ist es mit dem gegenwärtigen Artikel, wie er bisher besprochen worden ist. Da sagt die Verfassung, wie Sie schon wiederholt hörten: «Alle Schweizer sind vor dem Gesetze gleich. Es giebt in der Schweiz keine Unterthanenverhältnisse, keine Vorrechte des Orts, der Geburt, der Familie oder Personen.» Es giebt also keinerlei Vorrechte von Personen, natürlich auch nicht von Vereinen, Verbänden, u. s. w., also von Zusammenfassungen von Personen. Man könnte nun vielleicht auf den Gedanken kommen, es handle sich da, der Entstehungsgeschichte des Artikels nach, mehr oder weniger um politische Rechte; man habe damit die alten Unterthanenverhältnisse, die verschiedenen Standesvorrechte abschaffen wollen, wie es schon in der Mediationsverfassung in einem Artikel der Fall sei, und es ist zuzugeben, dass der Ursprung des Artikels darauf hindeutet, dass er aus dieser Quelle stammt. Allein er hat nicht diese Tragweite erhalten, sondern im Jahre 1848, als der Artikel in die Verfassung aufgenommen wurde, drehte sich die Diskussion um diesen Punkt. Es gab Leute, welche sagten: Diese Vorrechte sind nur politisch gemeint; es handelt sich da nur um die Abschaffung der alten politischen Vorrechte der Stadtbewohner, u. s. w., aber nicht um allgemeine Rechtsgleichheit. Das ist aber nicht beschlossen worden, wie Sie aus dem folgenden Passus aus Blumer-Morel ersehen:

«Bei der Beratung dieses Artikels in der Tag-satzung wollte die Gesandtschaft von Solothurn den letzten Teil desselben dahin modifizieren, dass nur in Bezug auf die Ausübung politischer Rechte keine Vorrechte des Orts, der Geburt u. s. w. stattfinden dürfen. Dieser Antrag blieb mit bloss 1 1/2 Stimmen in Minderheit, und es hat somit die Tagsatzung auf unzweideutige Weise den Art. 4 in dem Sinne



interpretiert, dass er sich nicht bloss auf politische Rechte bezieht, sondern, wie es schon aus dem Wortlaut sich ergibt, auch verlangt, dass in der ganzen Gesetzgebung der Eidgenossenschaft und der Kantone keine Vorrechte zu gunsten einzelner Staatsbürger statuiert werden sollen.»

Darüber, was das Bundesrecht sagt, ist also Klarheit geschaffen; es darf in der ganzen Gesetzgebung in keiner Weise ein Vorrecht geschaffen werden.

Nun ist das offenbar ein Vorrecht, wenn gewisse Verbände, welche noch nicht genauer definiert sind, die Berechtigung besitzen, in eine eidgenössische Behörde, wie der künftige Verwaltungsrat der Eisenbahnen es sein wird, gewisse Vertreter zu schicken. Da haben dann die Leute, welche den Verbänden angehören, die Berechtigung, das zu thun, und es ist schon hervorgehoben worden, dass sich in diesen Verbänden Ausländer befinden können, welche nicht einmal das eidgenössische Stimmrecht besitzen; diese haben also das Recht, gewisse Personen als Vertreter in die Behörde zu schicken, und die andern Schweizerbürger haben es nicht. Wenn Sie dieses Recht heute aufstellen, so können Sie ohne Verfassungsrevision diesen Verbänden auch das Recht geben, so und so viel Leute in den Nationalrat zu senden. Denn der Eisenbahnverwaltungsrat ist keine Exekutivbehörde, sondern eine eidg. Behörde, gerade so wie der Nationalrat, und niemand hindert Sie, wenn Sie diesen Schritt heute thun, nachher den zweiten Schritt zu thun und zu sagen: gewissen organisierten Arbeiter- und sonstigen Verbänden kommt es zu, zu bestimmen, dass im Nationalrate so und so viele Mitglieder aus ihren Verbänden sein sollen. Ob Sie dabei den betreffenden Leuten nur beratende Stimme geben oder dem Antrag Sonderegger-Schmid folgen, wonach der Bundesrat sie wählen soll, aber wählen muss, ist gleichgültig. Das ist auch ein Vorrecht, wenn ich in einer Behörde mitvertreten sein darf, wo ich mitberaten darf. Ob Sie beschliessen, dass die Vertreter dieser Verbände nur beratende Stimme haben, das ist schliesslich gleich, und wenn Sie nach dem Antrage Schmid und Sonderegger sagen: Der Verwaltungsrat besteht aus 65 Mitgliedern, wovon mindestens 15 aus den Kreisen der Landwirtschaft, des Handels, der Industrie und des Gewerbes, aus dem schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein, und aus dem Verbands des schweizerischen Eisenbahnpersonals entnommen werden müssen, so ist das ebenfalls ein Vorrecht. Das Vorrecht besteht nicht nur darin, dass ich selbst diese Leute in die Behörde wähle, sondern es kann auch darin bestehen, dass jemand anders gezwungen sein wird, diese Leute zu wählen. Dieser Antrag widerspricht also der Konstitution gerade so gut, wie der Antrag der Kommission und kann nicht angenommen werden. Wenn Sie in dieser Richtung etwas thun wollen, so können Sie dem Bundesrat die allgemeine Instruktion geben, es sollen die Interessen des Handels, der Landwirtschaft u. s. w. geeignete Berücksichtigung finden. Als Instruktion für den Bundesrat, als Wegleitung ist so etwas zulässig, sonst aber nicht, sobald es sich um eine Behörde handelt. Würde es sich um eine blosser Expertenkommission handeln, dann wäre die Sache anders; allein hier handelt es sich um eine eidgenössische Behörde. Was das Bundesrecht anbelangt, so kann also, glaube ich, darüber kein Zweifel sein,

dass das, was wir gewollt und halbwegs beschlossen haben, der Konstitution entschieden widerspricht; und wenn Sie das ins Gesetz aufnehmen, so stehe ich nicht an, zu sagen: Das Eisenbahnrückkaufsgesetz ist das revolutionärste Gesetz, das seit dem Bestand der Helvetik erlassen worden ist. Es bedeutet eine vollständige Revolution in unserm Staatswesen und der Februar oder März 1898 ist dazu gerade der richtige Zeitpunkt, denn dann stimmen Sie darüber ab, ob Sie den eidgenössischen Staat auf eine ganz andere Basis stellen wollen. Denn glauben Sie nur nicht, dass es hiebei sein Verbleiben habe. Im künftigen Bankrat soll eine solche Vertretung auch kommen und man hofft, Herr Cramer werde sich dafür erklären, was ich einstweilen nicht hoffe. Die Sache wird ihre Folgen haben. Man fängt mit dem Eisenbahnverwaltungsrat an und nachher, wenn man das als konstitutionell erklärt hat, sagt man: Warum soll nur im Eisenbahnverwaltungsrat eine Vertretung dieser Kreise stattfinden? Warum nicht auch in politischen Behörden? Und dann kommen wir zu etwas, was den ganzen Staat auf den Kopf stellt; wir kommen auf das zurück, was wir 1798 abgeschafft haben, nämlich den Ständestaat mit den bevorrechteten Ständen. Damals hatten wir einen Staat, wo nur gewisse Stände, nicht die gesamte Bevölkerung das Recht hatten, in den politischen Behörden sich vertreten zu lassen, und in andern Ländern war dazumal ebenfalls die Einrichtung, die Sie wohl aus der Geschichte kennen, die, dass gewisse Stände Vorrechte hatten, dass sie das Recht hatten, in den konstitutionellen Versammlungen vertreten zu sein und andern Leuten dies Recht nicht zukam. Der Unterschied zwischen der Zeit von 1798 und dem heutigen Tage besteht eben darin, dass jetzt alle Klassen der Bevölkerung das gleiche Recht haben und die bevorrechteten Stände heute Arbeiter, Landwirte u. s. w. heissen, während sie früher Adel und Geistlichkeit hiessen. Es ist nur ein Changement de décoration; es kommen nun diejenigen, welche früher ausgeschlossen waren, an die Stelle der früher Bevorrechteten; es ist der gleiche Ständestaat, wie er früher bestanden hat, nur mit etwelchen Modifikationen; der sogenannte vierte Stand unternimmt nun denjenigen Vorstoss gegen den dritten, gegen die Bourgeoisie, welchen die Bourgeoisie vor hundert Jahren gegen Adel und Geistlichkeit unternommen hat.

Ob das nun Erfolg hat oder nicht, will ich dahingestellt sein lassen. Sie können ja einen solchen modernen Ständestaat auf socialer Grundlage einführen, aber nicht auf dem Wege des Eisenbahnrückkaufsgesetzes, sondern nur durch Aenderung der Konstitution, und ich sage zum voraus, wenn Sie einen solchen Artikel aufnehmen, dann kommt der Stein ins Rollen; das ist der erste Schritt zur ganzen Umänderung der eidgenössischen Staatsverfassung im Sinne eines socialen Staates. Gut, das wollen wir gewärtigen; das kann man einmal versuchen, aber nicht auf dem Wege eines Eisenbahnrückkaufsgesetzes, sondern auf dem Wege der Aenderung der Bundesverfassung.

Ich komme zum Schlusse und sage: Für meine Person bin ich darüber vollständig klar. Ich bestreite nicht eine gewisse Art von Opportunität, diese Interessen in irgend einer Weise vertreten zu sehen, und ich glaube auch, der Bundesrat werde ohnehin in diesem Sinne vorgehen; aber bei der Verfassung

kann man nicht von Opportunität sprechen; da besteht die Verfassung, und wir haben das feierliche Versprechen abgelegt, dieselbe treu und wahr zu halten. Es handelt sich um eine Angelegenheit des Gewissens eines jeden von uns; wenn Sie es mit Ihrem Gewissen vereinigen und sagen können: die Verfassung erlaubt einen solchen Artikel, nun gut, so thun Sie den Schritt; ich nehme es Ihnen nicht übel. Allein wer diese Ueberzeugung nicht hat, wer glaubt, dass der Art. 15 der Konstitution widerspricht, der muss dagegen sein und kommt in die sehr fatale Lage, schliesslich bei der Hauptabstimmung entweder dagegen stimmen oder wenigstens der Stimmabgabe sich enthalten zu müssen. Ich für meine Person bin für den Rückkauf der Bahnen, aus verschiedenen Gründen. Der Hauptgrund für mich ist der, um dies bei dieser Gelegenheit zu sagen, dass ich überzeugt bin, dass der Rückkauf der Eisenbahnen eine Sache der Notwendigkeit ist; es muss zum Rückkauf kommen, und wenn wir die Bahnen heute nicht zurückkaufen, so müssen unsere Söhne, und zwar unter sehr erschwerenden Bedingungen, den Rückkauf beschliessen und sie werden uns dannzumal für diese Erbschaft keinen Dank wissen. Ich halte also den Rückkauf für eine absolute Notwendigkeit, der die gegenwärtige Generation frisch ins Auge sehen muss; sie muss den Mut haben, zu thun, was das Richtige ist. Aber wenn es der Verfassung widerspricht, ändert sich die Sache vollständig, und ich sage Ihnen zum Schluss: Ich für meinen Teil nehme den Eid, den ich auf die Verfassung geleistet habe, als etwas Ernstes, und ich will den Verlust der Hülfe Gottes, die daran geknüpft ist und die man erhofft, für meine Person nicht riskieren; ich halte das für etwas Reelles, und wenn Sie diesen Artikel annehmen, so enthalte ich mich der Abstimmung. Vor dem Volk kann man sich allerdings nicht enthalten, sondern man muss seine Ansicht äussern und kann so in eine sehr schwierige Situation geraten. Sollte die Gesamtheit der st. gallischen Vertretung anderer Meinung sein, als ich und trotz dieses verfassungswidrigen Artikels, falls er angenommen wird, für die Sache stimmen, so bin ich für meinen Teil entschlossen, mein Mandat niederzulegen.

Ich stimme also zu dem principiellen Antrage des Herrn Jeanhenry:

**Curti:** Ich begreife meinerseits, dass bei der Neuheit des Gegenstandes, um den es sich hier handelt, die Meinungen geteilt sind; aber wenn ich auch voraussah, dass man konstitutionelle Bedenken erheben werde, so habe ich doch einen Beweis dafür, dass in die Verfassung eingebrochen werde, auch von Herrn Professor Hilty nicht vernommen. Es ist nicht historisch nachgewiesen, dass man unter den Vorrechten der Personen dasjenige verstanden habe, was wir jetzt als Recht den Verbänden geben wollen; die Vorrechte der Personen waren jedenfalls ganz anderer Art. Es hatten in unserem Lande einzelne Personen vor anderen ein Vorrecht, wenn sie bestimmten regimentsfähigen Familien angehörten oder auch, wenn sie mehr Geld besaßen, und noch unter Kantonsverfassungen, welche vor 1848 bestanden, wurde z. B. das Stimmrecht nach dem

Census abgeschätzt; wer so und so viele tausend Gulden besaß, konnte so und so viele Abgeordnete wählen und andere, die weniger besaßen, konnten verhältnismässig weniger wählen. Das waren Vorrechte der Personen, wie man sie sich vorgestellt hat. Hier hingegen kommen ganze Verbände, neue Formen vor, an die man offenbar nicht dachte und nicht denken konnte, als man die Verfassungen von 1848 und 1874 machte. In Wahrheit aber hat man niemals in unserem Verfassungsrechte so ganz säuberlich alle und jede Unterschiede zwischen den Personen aufgehoben. Dieser allgemeine Verfassungsartikel ist in allen 25 Kantonen insofern nicht durchgeführt, als die Niedergelassenen und Aufenthalter, obwohl sie alle Personen sind, ein schlechteres Wahlrecht besitzen, als die Kantonsbürger. Es giebt sogar heute noch eine gewisse Vertretung der Stände. Ich mache darauf aufmerksam, dass wir Lehrersynoden haben, welche das Recht besitzen, in die staatlichen Behörden der Erziehungsräte einen eigenen Vertreter zu wählen. Das sind auch gewisse Rechte, wenn Sie wollen, alte Vorrechte von gewissen Vertretungen von Klassen, von Ständen, die aber niemand als solche mehr auffasst, weil sie keinen feudalen Charakter haben, sondern weil die Betreffenden lediglich als Experten gelten. Auch die Verbände, welche wir jetzt berücksichtigen wollen, haben gewissermassen schon Rechte vom Bunde erhalten; ich will nicht sagen, dass sie offizielle Körperschaften seien, aber man könnte sagen, sie seien semi-offizielle Körperschaften. Wir geben den betreffenden Verbänden Subsidien und es sind die betreffenden Verbände, welche über diese Subsidien verfügen, der Arbeiterbund, der schweizerische landwirtschaftliche Verein, der Gewerbeverein u. s. w. und diejenigen, welche sich den betreffenden Regeln unterwerfen, nach welchen diese Verbände Subventionen erhalten. Es giebt Sekretariate dieser Verbände, welche nur dadurch möglich sind, dass der Bund die Sekretäre salariert; diese Verbände sind es auch, welche dem Bunde ebenso als halbamtliche Körperschaften Gutachten erstatten, als wären sie Handels- oder Landwirtschaftskammern in monarchischen Staaten, und welche für den Bundesrat schon Statistiken aufgenommen und ihm eingereicht haben. So ganz nagelneu ist also diese Sache nicht, und es ist sehr begreiflich, wenn man vom bestehenden Zustande noch einen Schritt weiter gethan und diesen Verbänden ein Vertretungsrecht im Eisenbahnverwaltungsrate eingeräumt hat. Dabei will ich ja zugestehen, dass das eben etwas anderes ist, als was wir bis jetzt hatten, aber etwas, nachdem die verschiedensten Bevölkerungskreise verlangen, das sie haben wollen, und ich glaube, wir werden nun nicht einen Fehler begehen, wenn wir in das Gesetz diesen Gedanken aufnehmen und dem Volke es ermöglichen, darüber abzustimmen, ob es eine solche Einrichtung will oder nicht.

Ich gebe zu, dass wenn ich überzeugt wäre, dass nach der Verfassung dergleichen Vorrechte oder scheinbare Vorrechte nicht geschaffen werden dürfen, ich dann auch dagegen stimmen müsste. Aber da ein solcher Beweis nicht erbracht ist und da das Schweizervolk die Möglichkeit zu entscheiden erhalten wird, sehe ich nicht ein, warum wir zurückschrecken sollten, einen Wunsch, der so allgemein im Lande verbreitet ist und der in dieser Versammlung in dem Votum vom Samstag einen Ausdruck erhalten hat, der geradezu einer Manifestation gleich-

kam, zu realisieren. Ich denke also, es sei mit der Inkonstitutionalität der Vertretung solcher Verbände nicht so schlimm bestellt, und man dürfe es ruhig der Zeit überlassen, zu entscheiden, ob diese Verbände zugleich auch zweckmässig seien. Wir wollen das Experiment machen. Es ist ein unschädliches Experiment. Diejenigen Bürger, welche noch nicht in solchen Verbänden sind, haben Gelegenheit, in solche einzutreten. Noch mehr! In diesem Rate sind ja diese Vertreter der Verbände nicht die Mehrheit, sondern nur eine Minderheit. Es wäre etwas ganz anderes, wenn man zu einem System übergehen wollte, nach welchem nur die Verbände Vertreter wählen könnten. Dann wären die andern Bürger in ihrem Rechte beschränkt. Allein die andern Bürger sind ja alle auch vertreten durch diejenigen Mitglieder, welche der Bundesrat ernannt, und diejenigen, welche die Kantonsregierungen ernennen.

Die Herren Jeanhenry und Sonderegger und Schmid bleiben sich übrigens mit ihrem Konstitutionalismus selber nicht treu. Es ist richtig, was Herr Hilty ihnen gegenüber gesagt hat, dass sie diesen Verbänden ja auch eine Art Vorrecht geben wollen. Sie suchen nur einen gewissen Formalismus, mit welchem sie die Sache etwas zudecken, etwas vertuschen. Sie sagen, der Bundesrat solle sich aus diesen Verbänden die Leute vorschlagen lassen. Faktisch wird es dann eben darauf hinauslaufen, dass der Bundesrat die betreffenden Vertreter aus diesen Verbänden wählt. Wenn sie finden, dass man in der Verfassung von Verbänden nicht gesprochen habe und diese gegen die Rechtsgleichheit verstossen, warum bringen sie diese Verbände nun doch ins Gesetz hinein und geben denselben ein faktisches, wenn auch nicht ein formales Wahlrecht? Offenbar deshalb, weil die Herren doch die Macht des neuen Gedankens erkennen, welche er sich in unserm Volk und hier im Rate erworben hat.

Die Art und Weise, wie die genannten Herren das Wahlrecht des Bundesrates konstruieren wollen, ist aber auch eine recht unpraktische. Der Bundesrat soll neben den 25 Vertretern, die er sonst wählt, noch eine Reihe anderer Vertreter wählen, etwas mehr nach dem Antrag des Herrn Jeanhenry, etwas weniger nach dem Antrag der Herren Sonderegger und Schmid. Was soll denn aus den 25 zuerst Gewählten werden? Sollen das nun auf einmal lauter Berufspolitiker sein? In der That ladet man den Bundesrat ein, diese 25 Vertreter aus den Berufspolitikern, die man sonst so sehr perhorresciert hat, zu entnehmen, wenn man erklärt, die 25 bzw. 15 andern Vertreter sollen aus den Kreisen der Landwirtschaft, des Handels, der Industrie und des Gewerbes genommen werden. Wie kommt Herr Jeanhenry dazu, Industrie, Handel, Landwirtschaft und Arbeiterschaft aufzufassen als etwas, das nach unserm Verfassungsrechte bestehe? Wie kommen die Herren Sonderegger und Schmid dazu, in ihrem Vorschlag diese Verbände namentlich aufzuführen, wenn sie doch von einer irgendwie ständischen Gliederung nichts wissen wollen und finden, dass das gegen den Geist der Verfassung verstosse?

Wenn Sie dem Bundesrat noch weitere Mitglieder zu wählen geben und ihn anweisen, diese aus der betreffenden Berufsklasse zu nehmen, dann werden Sie statt einer populären Schöpfung eine unpopuläre Schöpfung geschaffen haben. Die Mitglieder, welche

vom Bundesrate gewählt werden, werden, wenn sie auch die besten aus den Verbänden wären, deshalb, weil diese Wahl als ein Akt des Vorzugs oder des Vorrechts erscheint, bei den andern Mitgliedern der Verbände nicht das Vertrauen geniessen, welches sie vielleicht verdienten. Jedenfalls werden sie nicht dasjenige Vertrauen geniessen, das diejenigen hätten, welche von den Verbänden direkt gewählt werden könnten. Für mich kommt es, wenn ich repräsentiert werden soll, hauptsächlich darauf an, dass ich denjenigen Repräsentanten wählen kann, welcher der Mann meines Vertrauens und nicht der Mann des Vertrauens einer Oberbehörde ist. In dieser Beziehung denkt unser Volk viel zu demokratisch und republikanisch, als dass es glauben würde, dass, wenn man jemand eine Vertretung geben will, man ihm diese Vertretung in der altväterischen Weise geben soll, indem man ihm, ihn gewissermassen bevormundend und bevogtend, sagt: Du verstehst das nicht, wir wollen für dich den Rechten finden.

Ich bitte Sie deshalb, nicht dabei zu verharren, dass Sie die Kompetenzen des Bundesrates zum Schaden der ganzen Vorlage vermehren. Der Bundesrat wählt 25 Mitglieder des Verwaltungsrates. Er wählt vier Mitglieder jedes Kreisverwaltungsrates. Er wählt die Generaldirektion. Er wählt die Kreisdirektionen. Sind denn das nicht Befugnisse genug? Wollen Sie jetzt den Stimmberechtigten noch sagen, dass der Bundesrat weitere 25 Mitglieder aus den Berufsklassen wählen müsse? Ich hätte fast Lust, hier einmal einen Antrag auf Verfassungsänderung des Inhalts: «Der Bundesrat wählt den Nationalrat und den Ständerat» einzubringen.

Heisst das aber auch, gewissen Interessengruppen eine wirkliche Berechtigung geben, wenn die Behörden die Leute auswählen können, welche sie vertreten sollen? Es ist ganz natürlich, dass in einem solchen Falle gewisse Richtungen, gewisse Parteien, gewisse Klassen bevorzugt werden und die andern zurückbleiben. Die Verbände und gewiss auch die Bevölkerung wollen ihre Ansichten selbst ausdrücken und ihre Vertreter selber wählen können. Dann ist die Repräsentanz gewissermassen auch eine proportionale, eine einigermaßen gleichmässige und gerechte. Ueberhaupt fasse ich die Vertretung der wirtschaftlichen Verbände, wie ich schon einmal erklärt habe, als einen Ersatz dafür auf, dass wir das Volk bei der Wahl nicht beteiligt haben, dass die stimmberechtigten Schweizer keine Mitglieder in den Verwaltungsrat entsenden. Man wird diesen Beschluss gerade deshalb gutheissen, weil dadurch die Bevölkerung eine Repräsentanz erhält, wenn sie auch nicht, wie bei andern Angelegenheiten, an der Urne wählen kann. Das ist für mich etwas sehr wichtiges. Ich bin überzeugt, dass dadurch unser Rückkaufgesetz beim Volke viel mehr Gefallen finden wird, als wenn Sie erklären, der Bundesrat solle statt der 25 Vertreter 35 oder 50 Mitglieder des Verwaltungsrates wählen. In den Kantonen der Herren Schmid von Uri und Sonderegger von Appenzell wird man jedenfalls nicht darauf erpicht sein, dem Bundesrat noch ein stärkeres Wahlrecht zu geben. Ich glaube, dass die beiden Herren aus Uri und aus Innerrhoden mit ihrem Vorschlag uns nicht viele Stimmen für die Vorlage bringen werden, sondern ich fürchte im Gegentheil, dass wenn man dort dem Volke schildert, wie allmächtig der Bundesrat durch diesen

Vorschlag geworden sei, eher noch die Zahl der Verwerfenden wachse.

Man sagt, das Ganze sei schwierig zu machen. So ist es jedenfalls, wenn etwas Neues kommt. Da sollen die Schwierigkeiten unendlich sein. Ich denke mir aber, dass der Bundesrat ganz gut ein Reglement, wonach eine richtige Verteilung gefunden wird, werde ausarbeiten können. Man wird eben die grössten Verbände am meisten berücksichtigen müssen und man wird da gerade so gut eine gewisse Proportionalität herstellen können, wie bei der Vertretung der Kantone und des Bundes in den Eisenbahngesellschaften. Auch da hat es geheissen, dass den Kantonen vom Bundesrate eine gewisse Anzahl Mitglieder zugeschrieben werden sollen. Man hat sich darüber verständigt, wie viele jeder Kanton haben soll, und ich habe aus keinem Kanton Klagen gehört, obwohl die Sache da noch schwieriger zu machen war, weil die Gesamtzahl der Vertreter kleiner war als im vorliegenden Falle. Man braucht also vor dieser Schwierigkeit nicht zurückzuschrecken.

Wenn, wie Herr Schmid gesagt hat, neben dem Arbeiterbund das Eisenbahnpersonal besonders auftritt, so wird auch das, wie ich glaube, kein Hindernis sein. Das Eisenbahnpersonal verdient meines Erachtens zuallererst eine Vertretung im Verwaltungsrate. Es liegt im Interesse des Eisenbahnwesens selbst, dass man das Eisenbahnpersonal über seine Anliegen und seine Anschauungen hören kann.

Damit bin ich mit meinen Ausführungen zu Ende und füge nur noch bei: Wenn Sie vom gefassten Beschlusse zurückkommen, wenn Sie das Recht der Vertretung dieser Verbände wieder abschaffen, so werden Sie in weiten Bevölkerungskreisen eine starke Depression erzeugen, welche für die Vorlage entschieden ungünstig wirken wird.

**Gisi:** Erlauben Sie einem speciellen Vertreter einer wirtschaftlichen Klasse auch ein Wort in dieser Angelegenheit.

Ich war anfänglich ein Gegner der Vertretung der wirtschaftlichen Verbände im Verwaltungsrat der Bahnen, indem ich glaubte, die wirtschaftlichen Verbände sollten hauptsächlich auf dem Petitions- und Eingabewege an den Verwaltungsrat, der mehr aus Berufspolitikern und Berufsfachmännern bestehen sollte, gelangen und so ihre Wünsche und Begehren zur Geltung bringen. Nachdem ich aber gesehen habe, wie viele Meinungen über die Organisation der Bundesbahnen existieren und da ich ein entschiedener Anhänger der Verstaatlichung bin, so kam ich nach und nach zu einem andern Entscheid. Wenn wir das Ideal der Organisation eines jeden Verstaatlichungsfreundes schaffen wollten, so müssten wir wenigstens 120 Organisationen schaffen. Da dies nicht möglich ist, so wird ein jeder Opfer bringen müssen, um dem grossen Gedanken der Verstaatlichung zum Durchbruch zu verhelfen. Ich war hauptsächlich deshalb ein Gegner der Vertretung der wirtschaftlichen Verbände im Verwaltungsrate, weil ich als Vertreter einer wirtschaftlichen Klasse im Nationalrat die Unzulänglichkeit der geistigen und anderer Kräfte der wirtschaftlichen Vertreter in solchen Körperschaften fühle. In wie schwachem Verhältnis steht

bei uns zum Wollen das Erreichen und das Können!

Zum Freund der Vertretung der wirtschaftlichen Verbände im Verwaltungsrate hat mich hauptsächlich das Votum des Herrn Schmid und die Thatsache gemacht, dass dieser Antrag, der zuerst von der Kommissionsminderheit gestellt worden ist, im Volke mit grosser Freude begrüsst wurde. Wenn Sie die Popularität dieses Antrages kennen würden, so würden Sie und so würde wenigstens Herr Häberlin — ich habe die Ueberzeugung — wohl mit etwas mehr Freude und mit etwas mehr Geschick hinter die Erklärung der Verfassungsmässigkeit des Antrages gegangen sein, als es heute in seinem Votum geschehen ist. Ich habe die Ueberzeugung, dass die Vertreter der wirtschaftlichen Verbände trotz alledem gute Dienste leisten werden und dass sie hauptsächlich für die Durchbringung der ganzen Rückkaufsfrage von eminenter Bedeutung sind.

Herr Schmid hat gesagt: Ja, wer soll denn eigentlich wählen? wir haben bei der Landwirtschaft einen schweizerischen landwirtschaftlichen Verein, einen Baronenverein etc. Den Verein der Kleinbauern hat er zu erwähnen vergessen. Allein ich muss Herrn Schmid erklären, dass seit dem 1. Oktober die sämtlichen schweizerischen landwirtschaftlichen Vereine zum schweizerischen Bauernverband zusammengetreten sind. Was also die Landwirtschaft anbetrifft, so ist dieser Wahlkörper geschaffen. Wer noch nicht dabei ist, kann beitreten wann er will.

Wenn Herr Schmid fürchtet, er könnte unter den Zwölfen, welche der Bundesrat aus der Bundesversammlung wählen kann, nicht figurieren, so habe ich eine etwas andere Ansicht. Denn ich glaube, der Bundesrat würde übel daran thun, wenn er Herrn Schmid nicht wählen würde. Ich habe die Ueberzeugung, dass Herr Schmid mehr als eine wirtschaftliche Vereinigung vertreten könnte (Heiterkeit).

In der Angelegenheit selbst hat Herr Curti viele Entgegnungen richtiggestellt. So hat er vor allem aus erklärt, ein Verwaltungsrat, der von einem wirtschaftlichen Verband gewählt werde, nehme nicht die gleiche Stellung ein, wie ein Verwaltungsrat, den der Bundesrat ernenne. Das ist vollständig richtig. Ein Verwaltungsrat, der vom Bundesrat gewählt ist, ist nicht nur Verwaltungsrat der betreffenden wirtschaftlichen Klasse, sondern vor allem aus Verwaltungsrat des Bundesrates. Deshalb ist seine Stellung eine vollständig andere, als wenn er von dem wirtschaftlichen Verbands direkt gewählt würde. Es steht mir nicht zu, über die Verfassungsmässigkeit des Antrages zu reden. Allein ich glaube, wenn es sonst in den Kram passen würde, könnte man den Rank schon finden. Ich glaube, er sei schon oft gefunden worden, auch wenn er noch eine stärkere Kurve hatte als hier. (Heiterkeit.)

Zum Schluss muss ich mich noch gegen die Halbheit der eventuellen Anträge des Herrn Jeanhenry und der Herren Sonderegger und Schmid aussprechen. Entweder geben Sie den wirtschaftlichen Vereinigungen eine Vertretung im Verwaltungsrat und dann lassen Sie diese Vertreter auch durch die Verbände wählen oder aber Sie geben ihnen keine Vertretung.

Im Interesse der Annahme des Gesetzes möchte ich Ihnen empfehlen, am Beschluss vom letzten Samstag festzuhalten.

**M. Comtesse:** J'ai fait partie de la minorité de la commission et considère de mon devoir dans une question dont la gravité n'échappe à personne de vous donner mon opinion. Je crois que le garde-à-vous donné par notre collègue M. Jeanhenry est absolument justifié. Le conseil fédéral devrait être le premier à nous arrêter dans la voie périlleuse où nous allons nous engager. Car il sera le premier à nous dire plus tard — et ce serait un aveu pénible à faire — qu'il n'y a pas de solution à ce problème, qu'il est insoluble sans une révision constitutionnelle. Nous ressemblons beaucoup à un train lancé à toute vitesse, qui n'aperçoit pas les obstacles, qui ne veut pas voir les signaux et pour employer le langage des chemins de fer, qui ne voit pas que le disque est fermé, que la voie n'est pas libre et que l'on ne peut pas passer.

Pourquoi nous engager dans cette voie inconstitutionnelle qui n'aboutira qu'à des difficultés inextricables? Pourquoi donner aux agriculteurs, aux commerçants, aux industriels le droit d'élire des représentants dans une autorité publique, parce qu'ils sont agriculteurs, commerçants, industriels; pourquoi leur conférer un droit qu'il n'est pas en notre pouvoir de leur donner? Il serait bien préférable, pour éviter ces difficultés, de dire que le conseil d'administration sera élu par le peuple; ce sera beaucoup plus simple et beaucoup plus démocratique. Adoptez cette solution, plutôt que de vouloir établir une organisation dans laquelle les industries, l'agriculture, les petits métiers deviendraient des corps électoraux avec le droit de désigner des représentants au sein d'une autorité publique.

Tout à l'heure notre collègue M. Gisi nous a dit qu'il était dans le principe contre la représentation des intérêts de l'agriculture, mais qu'il avait été gagné dès lors à cette idée, par la perspective de rallier par là un plus grand nombre de partisans au rachat. Voilà en réalité le but que l'on veut atteindre. On croit qu'en donnant à l'agriculture, au commerce, à l'industrie le droit d'élire directement leurs représentants, on arrivera à obtenir l'appui très important des groupes agricoles, commerçants, industriels et que tous ceux qui appartiennent à ces groupes seront flattés et séduits à l'idée de posséder ici un droit nouveau d'électeur et d'en faire usage. Je crois que nous cédon à une illusion dangereuse et que nous oublions de compter avec le discernement, avec le bon sens toujours en éveil du peuple et des électeurs qui nous arrêteront bien vite pour nous faire remarquer que nous n'avons pas le droit de leur conférer un droit semblable, de leur faire ce cadeau. Et au lieu d'attirer des partisans au rachat, nous rendrons au contraire le corps électoral absolument défiant. Puisque vous voulez nous conférer le droit d'élire des représentants, nous demanderont-ils avec raison, auriez-vous l'obligeance de nous dire comment vous allez faire pour définir actuellement qui est commerçant, agriculteur, industriel, comment vous allez organiser le fonctionnement de ces collèges électoraux, de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, et comment vous ferez pour que les agriculteurs, les commerçants, les industriels qui n'appartiennent pas aux associations agricoles et industrielles puissent exercer utilement leur droit. Voilà la question que nous posera le peuple et à laquelle vous ne saurez que répondre, car ce n'est pas avec un règlement

ultérieur du conseil fédéral que vous pouvez songer à vous tirer d'affaire.

Bien loin donc de se procurer l'appui d'un certain nombre d'électeurs, vous provoquerez au contraire leur défiance, en laissant un problème sans solution. Et le peuple saura bien vite discerner que le droit dont il s'agit n'est qu'un leurre, aussi longtemps qu'on ne le fait pas reposer sur un article constitutionnel.

Je crois donc que vous forgez une arme et une arme dangereuse pour les adversaires de la loi et il me semble qu'alors même qu'on s'est trop avancé, il vaut mieux reculer et en rester au point où nous en sommes en nous ralliant à la décision du conseil des états. Autrement vous iriez au devant de réclamations et protestations sans fin. Par conséquent si vous ne voulez pas aboutir à une véritable impasse, vous ferez bien d'adopter la proposition du conseil des états.

**Wullschleger:** Unsere ganze Verhandlung bewegt sich in einem grossen Widerspruch. Am Samstag haben wir auf Antrag eines unserer einflussreichsten Kollegen, des Herrn Forrer, beschlossen, dass es bei den principiellen Beschlüssen jenes Tages sein Bewenden haben solle und wir uns lediglich noch damit befassen sollen, die einzelnen Artikel redaktionell zu bereinigen. Heute liegen nun eine ganze Reihe von wichtigen Wiedererwägungsanträgen vor uns. Ich habe an und für sich gegen diese Verhandlungsmaxime, die ein simpler Dorfgemeinderat anzuwenden Bedenken tragen würde, keinen Einspruch zu erheben; aber ich mache Sie auf den grossen Widerspruch aufmerksam, dass man sich auf der einen Seite über gefasste Beschlüsse leichten Herzens hinwegsetzt und auf der andern Seite mit der grössten Aengstlichkeit darüber wacht, dass wir bei der Gestaltung einer neuen Organisation ja nicht aus den althergebrachten, längst ausgetretenen Geleisen herauskommen.

Was die Sache selber anbelangt, so sind mir, als ich gestern und heute verschiedene Reden hörte, unwillkürlich eine Reihe von Arbeiterversammlungen in Erinnerung gekommen, welche wir in frühern Jahren gehabt haben und an denen jeweilen halb oder ganz anarchistische Redner aufgetreten sind und zu meinem grössten Aerger Theorien entwickelt haben, die mit dem praktischen Leben gar nicht in Einklang zu bringen waren. Ich bin aber jetzt bereit, jenen Leuten bedingungslos zu verzeihen. Denn es waren meistens junge Leute, welche die thatsächlichen Verhältnisse nur unvollkommen kannten. Was wir aber jetzt gehört haben, waren Reden von reifen, erfahrenen Männern, die einen Doktrinarismus von solcher Starrheit vorbrachten, wie ich es in meinem Leben nie und nirgends vernommen habe.

Wenn es wahr ist, was man uns von juristischer Seite sagt, dass der Art. 4 der Bundesverfassung: «Alle Schweizer sind vor dem Gesetze gleich. Es giebt in der Schweiz keine Unterthanenverhältnisse, keine Vorrechte des Orts, der Geburt, der Familien oder Personen» mehr bedeute, als der Wegfall der alten politischen Vorrechte, so müssen Sie sofort hinsetzen, dass dieser Art. 4 der B. V. bis jetzt schon tausendfach mit Füßen getreten worden ist und

tagtäglich mit Füßen getreten wird. Schon die Bundesverfassung selber enthält einen gewaltigen Eingriff in dieses Princip: «Alle Schweizer sind vor dem Gesetze gleich.» Oder ist es nicht etwa ein Privilegium, das man gewissen Kantonen einräumt, wenn man bei Verfassungsabstimmungen dem kleinen Kanton Zug das gleiche Stimmrecht giebt, wie dem grossen Kanton Bern oder wenn man den kleinen Kantonen die gleiche Zahl von Vertretern im Ständerat wie den grossen Kantonen gewährt? Es giebt noch andere Privilegien in der Verfassung. Wir haben sogar in der Verfassung Specialgesetzgebungen. Von der Doktrin des Herrn Professor Hilty und anderer Herren ausgehend, könnten Sie sagen, dass es eine Privilegierung der Arbeiterschaft sei, wenn man ein Fakrikgesetz, das zu gunsten einer bestimmten Schicht der Bevölkerung gemacht sei, erlassen habe. Sie können weiter gehen und sagen: Ist es nicht auch ein Privilegium, wenn wir bisher nicht jedem Schweizerbürger erlaubt haben, eine Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, sondern nur bestimmten Gesellschaften das Recht hiezu erteilt haben? Oder — um auf ein anderes Gebiet zu kommen — hat jeder Schweizerbürger das Recht, Banknoten auszugeben? Oh nein! Sie gaben — natürlich aus ganz vernünftigen Gründen — dieses Recht nur gewissen Banken, nur Leuten, die über grosse Kapitalien verfügen. Das alles sind Privilegien. Sie sehen, zu welchen unsinnigen Konsequenzen Sie gelangen, wenn Sie sich auf den doktrinären Standpunkt des Herrn Hilty und anderer Herren stellen. Es war ja sehr schön, was Herr Jeanhenry vorgestern von den grossen Errungenschaften der französischen Revolution gesagt hat. Ich glaube auch, dass sie trotz aller Schattenseiten im grossen und ganzen für unsere kulturelle Entwicklung sehr segensreich gewesen ist. Allein auf der andern Seite meine ich, dass es nicht gerade von allzu grossem Radikalismus und Fortschritt zeuge, wenn man 100 Jahre nach der französischen Revolution nicht über die Grundsätze derselben hinaus ist. Ich glaube vielmehr, dass neue Verhältnisse auch neue politische Anschauungen hervorrufen müssen.

Es ist eigentlich gar kein neues Princip, das man mit der Vertretung der einzelnen wirtschaftlichen Klassen oder wirtschaftlichen Organisationen, Korporationen u. s. w. in dieses Gesetz einführen will, sondern wir haben, wie Herr Curti bereits angedeutet hat, dieses Princip in Bund, Kantonen und Gemeinden in der Praxis schon vielfach zur Anwendung gebracht. Es ist dies nicht etwa bloss bei den Expertenkommissionen aller Art der Fall, in welche auf Vorschlag irgend einer Korporation Leute berufen werden, was faktisch ein sehr weitgehendes Privilegium, das man einzelnen Verbänden einräumt, bedeutet, weil diese Expertenkommissionen für die Entschlüsse des Bundesrates, der kantonalen Regierung oder der Gemeindebehörde sehr oft entscheidend sind, sondern wir haben da und dort diese berufliche Vertretung in entscheidenden Instanzen, in Instanzen, die gewisse Kompetenzen haben und abstimmen können. Ich erinnere Sie nur an gewisse Gemeindeinstitutionen, wie z. B. die Arbeitsnachweusbureaux, die von der Gemeinde erstellt sind und von ihr erhalten werden und über welche die Vertreter bestimmter Verbände, welche von den betr. Vereinigungen selbst gewählt werden, das Aufsichtsrecht haben. Dergleichen Dinge kommen

heute schon vielfach vor und es ist kein neues Princip, wenn Sie den wirtschaftlichen Organisationen hier eine Vertretung einräumen wollen.

Ich glaube, es gebe bloss einen praktischen Gesichtspunkt, der dafür spreche, diese Vertretung nicht zu gewähren — und es ist dies vielleicht ein Grund, welcher Herrn Schmid von Uri veranlasst hat, mit Herrn Sonderegger seinen Antrag einzubringen, ein Grund, den er allerdings nicht ausgesprochen hat, den man aber in einer verborgenen Spalte des Herzens, wenn man hineinsähe, entdecken könnte — nämlich den Gesichtspunkt, dass man alles thun müsse, das Gesetz so unpopulär zu machen, dass es vom Volk verworfen werde. Ich kann mir denken, dass man vom Standpunkt eines principiellen Gegners der Verstaatlichung der Eisenbahnen aus so vorgeht. Ich stehe aber auf einem andern Standpunkte. Mir liegt daran, dass der Rückkauf der Eisenbahnen verwirklicht werde, und ich meine, es sei ein ganz gesundes Princip, das wir Samstag mit der Vertretung der wirtschaftlichen Verbände angenommen haben, weil dadurch dem Volk doch ein gewisses, wenn auch sehr beschränktes Mitverwaltungsrecht eingeräumt wird. Es wäre mir allerdings lieber gewesen, wenn Sie meinen Antrag zum Beschluss erhoben, ja wenn Sie das Princip der Volkswahl noch weiter gebildet und erklärt hätten, dass der ganze Verwaltungsrat durch das Schweizervolk und nach proportionalem Grundsatz gewählt werden solle. Auf diese Weise hätten Sie ganz gut um die Vertretung der wirtschaftlichen Verbände herumkommen können, weil dann dem Schweizervolk Gelegenheit geboten gewesen wäre, direkt alle politischen und wirtschaftlichen Anschauungen und Strömungen vertreten zu lassen.

Wenn man übrigens von Privilegien spricht, so frage ich: Ist es nicht ein grosses Privilegium, welches man dem Bundesrat einräumt, wenn man ihm alle Wahlen überträgt, wenn man ihm zu den 25 Vertretern im Verwaltungsrat noch weitere 15 oder 25 zu wählen giebt? Privilegiert man da nicht sieben unserer Eidgenossen in ganz kolossaler Weise? Ist das nicht auch ein Privilegium, wenn man sich auf den Doktrinarismus gewisser Herren stellen will? Ich halte das für das grösste Privilegium, das man einräumen kann, und da man heute von Verfassungsänderung gesprochen hat, glaube ich, es sei an der Zeit, in die Verfassung eine Bestimmung aufzunehmen, welche sagt, dass alle Weisheit und aller Verstand in Verwaltungs- und politischen Dingen beim Bundesrat liege und für diejenigen, welche eine andere Ansicht haben, vielleicht eine Strafandrohung beizufügen.

Sie werden dem Rückkauf entschieden nützen, wenn Sie den wirtschaftlichen Verbänden eine Vertretung einräumen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse kümmern sich keinen Pfifferling um die Theorien und Schrollen der Herren Juristen. Ich habe heute in geradezu erschreckender Weise wahrgenommen, wie es eigentlich ein Nationalunglück ist, dass die juristische Formenreiterei einen so gewaltigen Einfluss auf unsere Gesetzgebung hat, während doch die Entwicklung der ökonomischen Dinge sich um diese juristischen Doktrinen gar nichts kümmert. Ich meine, dass ein Gesetzgeber nicht nach irgendwelchen Doktrinen, sondern nach den Bedürfnissen des realen Lebens seine Erlasse machen soll. Das verstehe ich unter Realpolitik.

Ich halte also dafür, dass nur rein formalistische und doktrinaire Gesichtspunkte gegen eine Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verbände sprechen können, während die Bedürfnisse des praktischen Lebens mit aller Entschiedenheit verlangen, dass Sie diese Organisationen im Verwaltungsrate berücksichtigen. Das Interesse an der Annahme des Rückkaufes durch das Schweizervolk erheischt es ebenfalls, dass Sie diese Konzession machen und den breiten Schichten der Bevölkerung wenigstens in einem Punkte ein gewisses Mitverwaltungsrecht einräumen.

**M. Gobat:** Je n'ai pas suivi lundi dernier d'une manière exacte la critique adressée par M. Jeanhenry à l'art. 15 du projet; j'ai bien compris les arguments qu'il a exposés aujourd'hui, il prétend que l'art. 15 tel qu'il est sorti du vote de samedi dernier est inconstitutionnel.

Comme vous le savez, l'art. 4 de la constitution pose en principe l'égalité des citoyens devant la loi et la prohibition de tout privilège de caste, de famille, etc. Il est évident que l'art. 15 du projet est en contradiction avec cet article constitutionnel. Si l'on veut procéder à la dissection du peuple et en faire des catégories spéciales, des fractions politiques ayant chacune des droits réservés, les exerçant dans certains cas déterminés, on ne peut se borner à donner ces droits aux agriculteurs, aux industriels, aux chemineaux. Evidemment chaque catégorie de citoyens, si catégories il y a, peut revendiquer les mêmes prérogatives et l'on se demande surtout pourquoi à côté des groupes de l'agriculture, des arts et métiers, du commerce et des employés de chemins de fer l'on ne songe pas aussi un peu à cette immense catégorie de consommateurs, qui plus que tous les autres, auraient intérêt à s'immiscer dans les affaires de chemins de fer. Donc j'estime qu'en principe le reproche adressé par M. Jeanhenry et d'autres orateurs à l'art. 15, en se basant sur l'art. 4 de la constitution, est fondé. Mais il faut bien reconnaître, comme vient de le dire M. Wullschleger, qu'il existe dans notre droit public et dans nos institutions politiques une garantie d'inégalités choquantes; à mon avis, les dispositions de l'art. 4 ont un caractère décoratif, il n'y a pas de domaine, pas de matière de la vie de tous les jours où nous ne rencontrions des inégalités inconstitutionnelles. J'allègue, quant à moi, d'autres motifs plus généraux pour aboutir à la même conclusion que M. Jeanhenry et d'autres orateurs. Il s'agit de savoir qui nommera le conseil d'administration des futurs chemins de fer fédéraux. On est d'accord pour dire qu'une partie de ses membres seront nommés par les directions d'arrondissement, une partie par le conseil fédéral. Quant aux vingt-cinq qui doivent représenter l'agriculture, le commerce et l'industrie, les métiers et les chemineaux, il s'agit de savoir s'ils peuvent être nommés par les groupes, agricoles, commerciaux, etc. Ceux-ci, en tant qu'associations, ne sont pas des corps politiques, mais des corporations professionnelles destinées à poursuivre l'avancement de leurs aspirations et à assurer la protection des intérêts professionnels. S'il s'agissait de nommer les mem-

bres d'une chambre de commerce, nous pourrions parfaitement en confier l'élection aux membres des corporations industrielles actuellement existantes. Mais il s'agit de nommer le conseil des chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire une autorité fédérale. En effet, l'art. 11 dit:

L'administration des chemins de fer fédéraux constitue une administration fédérale. Or, toute administration fédérale a dans toutes ses divisions, à la tête des différents services, des fonctionnaires publics ou des autorités publiques, des fonctionnaires lorsqu'il s'agit d'individus, des autorités lorsqu'il s'agit de collectivités. Aussi bien le fonctionnaire fédéral que la collectivité fédérale prépose à une branche quelconque de l'administration est une autorité publique constituée. Or, je pose en principe que d'après le droit public suisse, il y a deux seules sortes de corps électoraux pour nommer les autorités: d'une part le peuple, d'autre part les autorités fédérales elles-mêmes. Le peuple élit le conseil national, par exemple, les autorités nomment le conseil fédéral, le tribunal fédéral, les chefs de service, etc. Nulle part dans notre droit public suisse, vous ne trouverez que l'on puisse constituer en corps électoraux des fractions professionnelles du peuple suisse. Je sais bien que c'est là une innovation qui jusqu'à un certain point est dans l'air. Je lisais dernièrement dans la «Revue des Deux-Mondes» l'article d'un publiciste français qui nargue le suffrage universel, qui le traite de vieilleries et qui dit: L'avenir de la démocratie, ne repose plus sur le peuple dans son ensemble, l'avenir de la démocratie est dans la division du peuple en autant de groupes politiques distincts qu'il y a de catégories d'intérêts professionnels! Il est possible que ce soit l'avenir de la démocratie, mais pour que nous puissions jouer cette musique de l'avenir, il faut au préalable mettre d'accord la constitution avec nos nouveaux instruments. Or, la constitution ne nous autorise pas jusqu'à présent à placer le centre de gravité du suffrage universel dans des catégories d'intérêts, surtout pas dans un nombre restreint de catégories d'intérêts, comme le prévoit l'art. 15 du projet. Ou bien toutes les catégories d'intérêts auront le droit de suffrage, se constitueront en corps politiques, ou bien il n'y en aura pas. Dans tous les cas, il faut que cette division des corps politiques en fractions professionnelles soit sanctionnée par une disposition constitutionnelle.

C'est vous dire que pour ce qui me concerne, j'ai l'intime conviction, comme les orateurs précédents, que la disposition d'après laquelle l'agriculture, le commerce, l'industrie, les chemineaux, etc., seront appelés à coopérer directement à la nomination des membres des conseils d'administration est absolument contraire à la constitution fédérale.

La commission croit sortir d'embarras en vous proposant la modification ou plutôt l'adjonction suivante:

«La désignation des groupements professionnels mentionnés sous lettre c, le nombre de leurs représentants, ainsi que le mode de nomination de ces derniers, sont fixés dans un règlement élaboré par le conseil fédéral et soumis à la ratification de l'assemblée fédérale.»

La commission a compris que la délégation du droit de vote aujourd'hui, est une absurdité. Si

l'on veut que l'agriculture nomme 5 délégués, le commerce, l'industrie, les chemineaux, chacun autant, il faut d'abord reviser les registres électoraux actuels, en établir de nouveaux dans chaque commune de la Suisse, des registres électoraux de paysans, de commerçants, d'industriels, d'artisans. C'est une impossibilité manifeste, dans l'état de choses actuel, que d'opérer cette classification des différents corps professionnels en corps électoraux, parce que quantité de personnes sont agriculteurs, commerçants, industriels sans exercer une de ces professions. Puisqu'il s'agit d'agriculture — le corps qui doit avoir ici la prépondérance — pourquoi ne parle-t-on pas des viticulteurs, des vigneron, des horticulteurs, des forestiers? Tous ces gens ont aussi un intérêt à être représentés! L'impossibilité matérielle de l'élection directe des membres du conseil des chemins de fer par des groupes d'intérêts professionnels, étant démontrée, la commission s'est rabattue sur cet expédient: Laisser au conseil fédéral le soin d'organiser ces élections. Mais comme le conseil fédéral se trouvera exactement devant les mêmes difficultés que la commission, il comprendra lui aussi qu'il est impossible de faire procéder à l'élection des 25 représentants des intérêts professionnels par le suffrage direct des groupes professionnels, et il confiera ces nominations au comité de la ligue des paysans, aux directions des sociétés d'industrie, de commerce, à Zurich, à d'autres comités encore. Et ce que l'on voulait obtenir, c'est-à-dire l'intervention directe du peuple dans ces nominations, on ne l'aura pas; les nominations seront entre les mains de coteries, et il est plus que probable, qu'elles se feront au détriment des professionnels, de ceux qui sont dans la pratique, et en faveur des professionnels de théorie. En agissant de cette manière, le conseil fédéral aura directement violé l'art. 15 tel qu'il est conçu, car je pose en principe que la rédaction actuelle a expressément pour but de conférer le droit de nommer des représentants professionnels aux membres des différentes professions, et non pas à leurs comités. Il y aurait encore un grave inconvénient à persister dans les dispositions de l'art. 15. Si l'agriculture, le commerce, l'industrie, les chemineaux ont le droit de nommer 25 membres du conseil d'administration, cela fait pour chaque groupe  $6\frac{1}{4}$ . Ainsi, les chemineaux, au nombre de 20,000 à peu près, auront droit à  $6\frac{1}{4}$  membres du conseil d'administration. D'autre part, les cantons ont le droit à 25 membres, aussi ce qui fait 1 membre par canton. Je vous le demande! Peut-on admettre qu'une simple catégorie d'intérêts professionnels nomme plus de membres du conseil d'administration qu'un canton, c'est-à-dire un état! Cette contradiction est la meilleure preuve que le système de l'art. 15 du projet est foncièrement vicieux. On prétend que l'intervention des groupes professionnels dans la nomination du conseil d'administration est très populaire, que par là un grand nombre de citoyens seraient gagnés à la loi. J'en doute. Les opinions sont faites et les paysans, les petits commerçants, les artisans savent fort bien qu'ils ne seront pas représentés dans le conseil d'administration par leurs collègues et que les soi-disant défenseurs de leurs intérêts, seront choisis dans les sphères supérieures des théoriciens renommés.

Je n'en dirai pas plus long. J'ai, je vous le ré-

pète, l'intime conviction que les dispositions de l'art. 15 telles qu'elles sont sorties de nos délibérations et du vote de samedi dernier, sont inconstitutionnelles. Je me rangerais à toute autre disposition, tout autre système opposé à celui indiqué par cet article. A mon avis, les propositions de M. Jeanhenry, d'une part, Sonderegger et Schmid d'autre part sont très semblables. Il m'importera peu en définitive de voter pour l'une ou pour l'autre, pourvu qu'il soit bien entendu que, dans le conseil d'administration, les intérêts du commerce, de l'industrie, des métiers, des chemineaux devront être représentés. Mais à mon avis il n'y a pas d'autre moyen d'arriver à ce but, que de confier la désignation des représentants soit au conseil fédéral, soit à l'assemblée fédérale, de préférence au conseil fédéral.

**Kurz:** Ich gestehe Ihnen ganz offen, dass, als die Frage der Verfassungsmässigkeit der vorliegenden Bestimmung aufgeworfen worden ist, dieselbe verschiedene Bedenken in mir wachgerufen hat, und dass ich nicht leichter Dinge über dieselben hinwegkommen konnte. Ich habe mir die Mühe genommen, darüber nachzudenken und Autoren zu konsultieren und bin zum Schlusse gelangt, dass die Zulässigkeit der von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagenen Bestimmung mit Grund nicht bezweifelt werden kann.

Ich halte dafür, dass diese Bestimmung, abgesehen von der verfassungsmässigen Zulässigkeit, auch aus dem Grunde aufgenommen werden soll, weil sie das ganze Gesetz sehr populär machen wird, während eine Rücknahme des Beschlusses vom letzten Samstag, wie es bereits betont worden ist, dem Gesetze viele und entschiedene Gegner schaffen würde.

Was die Verfassungsmässigkeit und Zulässigkeit der Bestimmung anbelangt, so erlaube ich mir, darauf hinzuweisen, dass, wenn eine derartige Bestimmung verfassungsmässig nicht gestattet ist, die Anträge des Herrn Jeanhenry und der Herren Sonderegger und Schmid gerade ebensogut verfassungswidrig sind, als der Antrag der Kommissionsmehrheit. Wenn es unzulässig ist, gewissen Vereinen, grossen Personenverbänden eine Vertretung zu gewähren, so ist es, wie Herr Professor Hilty es ausgesprochen hat, ebenso unzulässig, dem Bundesrat den Befehl zu erteilen, diese Vereine bei der Wahl der Verwaltungsräte zu berücksichtigen. Ein Unterschied in Bezug auf die Verfassungsmässigkeit besteht zwischen den genannten Anträgen und dem Antrag der Kommissionsmehrheit nicht. Es ist mir deshalb geradezu unerklärlich, wie Herr Jeanhenry die Zulässigkeit dieser Bestimmung principiell ablehnt und dann einen solchen Antrag einbringen kann.

Es ist von keiner Seite behauptet worden, dass eine andere Vorschrift der Bundesverfassung der Zulässigkeit der fraglichen Vorschrift im Wege stehe als der Art. 4 B. V. Ich glaube auch nicht, dass es möglich gewesen wäre, irgend eine andere Bestimmung zu finden, welche die verfassungsmässige Unerlaubtheit der in Frage stehenden Vorschrift nachweisen würde.

Was den Art. 4 anbelangt, so ist nach meiner Ueberzeugung die Sache dahin ganz klar, dass derselbe einen politischen Charakter hat und dass seine



Tendenz von jeher dahingegangen ist, die Ungleichheit der Bürger vor dem politischen Gesetze aufzuheben. Dieser Artikel ist nach Blumer und Morel, welche Herr Hilty citirt hat, schon in die Vermittlungsakte aufgenommen worden und zwar ziemlich genau mit denjenigen Worten, welche heute in der schweizerischen Bundesverfassung stehen. Es wird dort gesagt, dass es keine Unterthanenlande, keine Vorrechte der Orte, der Geburt, der Personen oder Familien mehr gebe. Als dann die Reaktion eintrat, wurde diese kategorische Vorschrift in Bundesvertrag von 1814 abgeschwächt und dahin gefasst: «Die Eidgenossenschaft huldigt dem Grundsatz, dass wie es keine Unterthanenländer in der Schweiz mehr giebt, so auch der Genuss der politischen Rechte nie das ausschliessliche Privilegium einer Klasse von Bürgern sein kann.» Während also im Jahre 1798 die Formel, welche wir heute in der Bundesverfassung haben, aufgestellt worden ist, wurde später nur erklärt, dass die politischen Rechte nie mehr ausschliessliches Privilegium einer besondern Klasse von Bürgern sein dürfen. Als dann die 30er und 40er Jahre die modernen Ideen zeitigten, wurde infolge davon im Jahre 1848 in der Hauptsache wieder diejenige Bestimmung in die neue Bundesverfassung aufgenommen, welche im Jahre 1798 aufgestellt worden war. Die Geschichte dieser Vorschrift ist bezeichnend genug und erklärt jedem, der sie verfolgt, dass sie einen wesentlich politischen Charakter hat, dass ihre Absicht, ihr Zweck und ihr Ziel dahin gegangen ist, die Ungleichheit der Bürger vor dem politischen Gesetze aufzuheben, den Armen in der Gesetzgebung gleich zu halten wie den Begüterten etc. Herr Hilty hat Ihnen einen Satz aus Blumer und Morel vorgetragen, dabei aber übersehen, Sie auf den Schlusspassus dieses Satzes besonders aufmerksam zu machen. Er hat Ihnen erwähnt, dass auf der Tagsatzung der Abgeordnete von Solothurn den Antrag gestellt habe, es solle in der Bestimmung gesagt werden, dass es sich nur um politische Rechte handle und dass dann dieser Antrag mit winziger Mehrheit abgelehnt worden sei. Allein man kann aus diesem Beschlusse der Tagsatzung nicht die Folgerung ziehen, dass die Vertretung solcher Verbände, wie wir sie heute in Aussicht nehmen, unter den Art. 4 der B. V. fallen und Blumer und Morel ziehen dieselbe auch nicht, indem sie sagen, dass der Art. 4 bestimme, dass in der ganzen Gesetzgebung der Eidgenossenschaft keine Vorrechte zu gunsten einzelner Staatsbürger bestehen dürfen, während sie nicht behaupten, dass dies zu gunsten von grossen Personenverbänden, welche in ihrer Gesamtheit gewissermassen das Volk repräsentieren, nicht geschehen dürfe. Der Art. 4 B. V. ist nicht derart bestimmt und präzise, wie Herr Hilty es hat darstellen wollen. Die massenhaften Entschiede, welche der Bundesrat und die Bundesversammlung über die Interpretation desselben haben geben müssen, beweisen, dass hier von einer solchen Verfassungsbestimmung, welche unzweifelhaft dasjenige genau fixiert, was sie präzisieren soll, nicht gesprochen werden kann. Wenn man die Gleichheit vor dem Gesetz proklamiert, wenn man erklärt, dass jedes Vorrecht des einen vor dem andern durch Art. 4 B. V. ausgeschlossen sei, wie können dann z. B. im Eherecht gesetzgeberische Bestimmungen bestehen bleiben über die Ungleichheit der Erbberechtigung der ehelichen und unehelichen Kinder, wie können

die Söhne ein besseres Erbrecht haben, als die Töchter u. s. w., u. s. w.? Der Art. 4 B. V. ist also nicht derart, dass sein Inhalt, sein Zweck und sein Ziel über allen Zweifel erhaben sein könnte. Deshalb geht es nicht an, diesen Artikel auf die gleiche Stufe zu stellen, wie andere Vorschriften in der Verfassung, die sich so bestimmt ausdrücken, dass man keinen Zweifel hegen kann. Wenn die Verfassung vorschreibt, dass jeder Schweizer militärpflichtig sei, dass das Bundesheer aus den und den Truppenkörpern zu bestehen habe, so sind das positive Anordnungen, deren Inhalt klar und unzweifelhaft ist. Wenn aber Grundsätze aufgestellt werden, über deren Tragweite man in guten Treuen verschiedener Ansicht sein kann, so ist es meines Erachtens nicht erlaubt, eine andere Auffassung als die eigene persönliche sofort als eine Verletzung der Bundesverfassung zu erklären. Da, wo Bundesrat und Bundesversammlung schon sehr häufig in den Fall gekommen sind, Entscheidungen über die Tragweite und die Bedeutung eines Verfassungsartikels zu geben, wird es jedem Einzelnen gestattet sein, den Artikel nach seiner eigenen Ueberzeugung auszulegen.

Im Jahre 1848 hat kein Mensch geahnt, dass sich je eine wirtschaftliche Gesetzgebung entwickeln werde, wie es nun der Fall ist. Deshalb glaube ich die Behauptung aufstellen zu dürfen, dass die Bundesverfassung von 1848 nicht den Willen hatte, für etwas, das sie gar nicht voraussehen konnte, Bestimmungen aufzustellen und dass in den Art. 4 B. V. jedenfalls nicht die Interpretation hineingelegt werden kann, dass, möge auch in der ökonomischen und socialen Entwicklung geschehen, was immer wolle, unter keinen Umständen Vertreter der Interessengruppen bei gewissen Verwaltungsorganen vorhanden sein dürfen. Das hat die Bundesverfassung nicht vorausgesehen, und deshalb hat sie es auch nicht verboten.

Mir scheint es klar zu sein, dass, weil die wirtschaftliche Gesetzgebung im Parlament Einzug gehalten hat, die Verhältnisse naturnotwendig so geordnet werden müssen, dass sie der Gegenwart und den gegenwärtigen Bedürfnissen entsprechen. Da nun nicht in Zweifel gezogen werden kann, dass die politischen Parlamente, die von politischen Gesichtspunkten aus ernannt werden, nicht immer so beschaffen sind, dass sie allen Bedürfnissen entsprechen, so halte ich es nicht nur für wünschenswert, sondern, weil die Verfassung etwas derartiges nicht vorgesehen und auch nicht verboten hat, sondern auch für etwas zulässiges, den wirklichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen und den wirtschaftlichen Verbänden eine Vertretung in dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen zu gewähren.

Man kann diejenigen Vereinigungen, welche in Aussicht genommen sind, doch nicht unter den Begriff von Personen oder Familien subsumieren. Wenn das Vorrecht einzelner Personen aufgehoben wird, so ist damit nicht gesagt, dass die Vertretung von Personenverbänden im weitesten Sinne des Wortes, welche in ihrer Gesamtheit gewissermassen das ganze Volk repräsentieren, nicht zulässig sein solle. Eine solche Einschränkung kann man aus der Bundesverfassung und aus Art. 4 derselben unbedingt nicht ableiten. Ich halte es deshalb mit Herrn Nationalrat Heller, welcher heute erklärt hat: Wir wollen das vom Bundesrat zu erlassende Reglement s. Z. näher besehen. Sind in diesem Reglemente

thatsächlich gewisse enge Verbände, welche nicht weite Schichten der Bevölkerung repräsentieren, bevorzugt, dann könnte man unter Umständen auf Art. 4 abstellen. Wenn man aber die Landwirtschaft, die Industrie, das Gewerbe, die arbeitenden Klassen berücksichtigen will, dann wird man doch nicht erklären wollen, dass es sich um Verbände handle, welche mit dem Begriff von Personen noch irgend etwas gemeinsam haben.

Darüber herrscht kein Zweifel, dass derartige Interessenvertreter im Verwaltungsrate wünschenswert und notwendig sind, und deshalb liegt es in unserer Aufgabe, dieselben zuzulassen, wenn nicht ganz gewaltige, von Herrn Professor Hilty geteilte, von mir aber nicht als richtig befundene Gründe entgegenstehen. Damit haben wir uns die Hände nicht gebunden und ich möchte mich dagegen verwahren, dass, wie Herr Hilty gesagt hat, dann in allen Fällen dasselbe zu geschehen habe, was wir heute thun. Unsere Gesetzgebung ist eine Gesetzgebung von Fall zu Fall. In jedem einzelnen Falle lassen wir dasjenige eintreten, das wir für zulässig und richtig halten. Eine Bestimmung, wie wir sie heute treffen, hat durchaus nicht die Bedeutung, dass der Grundsatz, von dem wir heute ausgehen, überall zutrefte und wieder Anwendung finden müsse. Deshalb glaube ich nicht, dass wenn Sie dem Antrag der Kommissionsmehrheit beipflichten, Sie einen Grundsatz ausgesprochen haben, welcher zu schlimmen Konsequenzen führen könnte.

Wenn Sie den Interessengruppen eine Vertretung geben wollen, so thun Sie es doch auf dem Wege, welchen Ihnen die Kommissionsmehrheit vorschlägt. Es ist ja ganz etwas anderes, ob die Landwirtschaft, die Arbeiterschaft u. s. w. ihre eigenen Vertrauensmänner in den Verwaltungsrat absenden können oder ob ihnen der Bundesrat vorschreibe, welche ihre Vertrauensmänner sein sollen. Ich bin zwar überzeugt, dass der Bundesrat in freisinniger, loyaler und entgegenkommender Weise diese Vertretung wählen würde und dass unter Umständen die gleichen Personen ernannt werden könnten, welche die Vereinigungen wählen würden. Allein es ist ja doch, wie gesagt, etwas anderes, seinen Abgeordneten selbst nach freiem Ermessen zu wählen oder ihn von einer Behörde ernennen zu lassen.

Gestützt auf diese Gründe möchte ich Ihnen die Annahme des Antrages der Kommissionsmehrheit empfehlen.

**Geilinger:** Gestatten Sie mir als Mitglied der Kommission und einem der Antragsteller noch ein kurzes Wort.

Es ist von den verschiedensten Seiten betont und verlangt worden, dass den interessierten Kreisen eine Vertretung und Mitwirkung bei der Leitung der Bundesbahnen eingeräumt werden soll. Es handelt sich thatsächlich nur um die Frage, wie diese weitem Kreise mitwirken sollen. In der Kommission sind sich in dieser Beziehung ursprünglich zwei verschiedene Anträge gegenübergestanden. Einmal wurde beantragt, dass die verschiedenen Kreise für die Sitzungen des Verwaltungsrates Abgeordnete mit beratender Stimme bezeichnen können. Dem wurde der Antrag gegenübergestellt, die betreffenden Ver-

treter sollen im Verwaltungsrate Sitz und Stimme haben, da durch eine Abordnung mit bloss beratender Stimme zweierlei Kategorien von Mitgliedern des Verwaltungsrates geschaffen worden wären, zu denen noch die Generaldirektion mit beratender Stimme gekommen wäre. Es ist gewiss richtig, dass die technischen Organe in Verwaltungsbehörden ihre technische Stimme zur Geltung bringen; aber es ist organisch unmöglich und schädlich, wenn weitere Kreise ohne Verantwortlichkeit an den Verhandlungen der Verwaltungsbehörde teilnehmen. Die Missstände, die sich daraus ergeben, können Sie sich leicht vorstellen. Wenn wir eine Vertretung zugestehen, so soll dieselbe auch eine wirksame und verantwortliche sein.

Was die Verfassungsmässigkeit anbelangt, so handelt es sich hier eben nicht um Vorrechte einer Person, sondern um die Mitwirkung bei einer Sache, welche durch das Gesetz ganz ausserhalb die Person gestellt wird. Es handelt sich hier um gar nichts anderes, als um Art. 102, Ziffer 1 der Bundesverfassung, welcher sagt, dass der Bundesrat die eidgenössischen Angelegenheiten gemäss den Bundesgesetzen und Bundesbeschlüssen leite. Ein solches Bundesgesetz stellen wir aber jetzt fest. Ich trete hierauf nicht weiter ein. Aber Sie brauchen nur einen Blick auf die Obliegenheiten des Verwaltungsrates zu werfen, so wird es Ihnen sofort klar sein, dass von irgend einer Verfassungsverletzung nicht die Rede sein kann. Ich muss allerdings schon jetzt bemerken, da man nach meiner Ansicht bei den Kompetenzen des Verwaltungsrates nicht zu weit gehen kann, jedenfalls nicht so weit wie z. B. Herr Amsler in seinen ersten Anträgen vorschlug.

Man hat sodann auf die Konsequenzen der in Frage stehenden Bestimmung hingewiesen. Allein Sie werden wohl lange Zeit nicht mehr einen Gegenstand von so allgemeiner Bedeutung zu ordnen haben. Ausserordentliche Gegenstände und Verhältnisse verlangen auch ausserordentliche Organisationen. Sodann werden die Verbände, welche Vertreter in den Verwaltungsrat abzuordnen haben, um den Zweck zu erreichen und der Sache Ehre zu machen, nur solche Mitglieder wählen, die zu den hervorragendsten Bürgern ihrer Kreise gehören. Diese Leute können wir alle gut brauchen.

Ich empfehle Ihnen Festhalten an den Beschlüssen vom letzten Samstag nach dem Antrag der Kommissionsmehrheit.

**Cérésolle:** Sans revenir sur la question constitutionnelle que M. Hilty vient de traiter d'une manière complète, je ferai observer à M. Wullschlegler que quand nos institutions dérogent au principe de l'égalité devant la loi proclamé à l'art. 4, c'est parce que la constitution fédérale le prescrit. Si le canton de Zoug a deux députés aux états comme Berné, c'est parce que l'art. 80 veut qu'il en soit ainsi. Si d'autre part le conseil fédéral est appelé à nommer à lui seul une partie du conseil d'administration, c'est parce qu'il est le gouvernement. Nous mêmes, quand nous touchons notre indemnité comme conseillers nationaux, nous sommes au bénéfice d'une inégalité dont tous les citoyens ne jouissent pas.

Mais donner à des groupes professionnels un droit spécial de représentation dans le conseil d'administration des chemins de fer, c'est tout autre chose. La notion du «groupe professionnel» en elle-même est vague et indéterminée. Si la société des ingénieurs et des architectes a le droit de nommer un ou plusieurs administrateurs des chemins de fer fédéraux, quand dans tous les cantons, sauf erreur, la profession d'architecte et celle d'ingénieur sont parfaitement libres, pourquoi ne donnerions-nous pas le même droit aux membres de beaucoup d'autres sociétés, scientifiques ou simplement patriotiques? La présence d'ingénieurs et d'architectes peut même avoir pour les délibérations du conseil d'administration des inconvénients spéciaux, lorsqu'il s'agira, par exemple, de se prononcer sur l'adjudication de travaux ensuite de concours.

Ce que je regrette vivement, c'est le droit de représentation donné au personnel des employés des chemins de fer. Je voudrais qu'on pût le maintenir ou le réintroduire dans la loi d'une manière spéciale. Ce personnel a une expérience des détails que ne pourront pas avoir les autres administrateurs, et sa représentation dans le conseil constituerait une sorte d'arbitrage qui, dans les questions de salaire, par exemple, serait très utile.

MM. Curti et Wullschlegler ont fait tout à l'heure un reproche au projet de ce qu'aucun membre du conseil n'est nommé directement par le peuple. J'aurais volontiers donné au peuple un droit de nomination directe. Mais, Messieurs, nous avons tous le très vif désir de soustraire l'administration de nos chemins de fer nationalisés aux luttes des partis politiques.

Les adversaires du rachat prophétisent déjà que le conseil fédéral ne nommera que les amis politiques. Or, le moyen infaillible de mêler les luttes de parti à l'administration des chemins de fer fédéraux, c'est d'assimiler les nominations des administrateurs aux élections politiques. C'est uniquement ce motif qui m'a empêché de voter avec M. Wullschlegler pour la nomination d'un certain nombre d'administrateurs par le peuple.

Si, avec MM. Hilty et Jeanhenry, je repousse la nomination d'administrateurs par les groupes professionnels comme inconstitutionnelle, je ne puis pas non plus accorder à ces groupes un droit de présentation. Légalement ils n'existent pas, et la loi que nous discutons ne peut donc pas leur attribuer un vote légal. Encore ici, je m'inquiète peu de l'influence que notre décision aura sur le sort final de la loi. Je voterai pour le rachat, parce que je suis convaincu que s'il n'a pas lieu maintenant, il faudra l'entreprendre plus tard dans des conditions beaucoup plus onéreuses et qu'alors on nous reprochera avec raison d'avoir manqué de perspicacité et de courage. Et en votant le rachat, je sais, comme M. Hilty, que je reste dans les limites de la constitution fédérale.

Sur le point spécial qui nous occupe je pense, avec M. Comtesse, que nous devrions, comme le conseil des états, dire dans la loi que dans la nomination que fera le conseil fédéral il devra veiller à ce que l'agriculture, l'industrie et le commerce soient représentés. Je voudrais bien y ajouter le personnel des chemins de fer. Mais je voterai la rédaction du conseil des états, ce qui aura en outre

l'avantage de supprimer une divergence. Il en restera encore assez.

**Scherrer-Füllemann:** Ein ganz kurzes Wort über die verfassungsrechtliche Seite der Frage. Diejenigen Redner unseres Rates, welche die verfassungsmässige Zulässigkeit des Antrages unserer Kommission bestreiten, stützen sich wesentlich darauf, dass der Art. 4 der Bundesverfassung jede Vorrechte von Personen ausschliesse. Unsere Kommission will gewissen wirtschaftlichen Verbänden unseres Landes ein Wahlrecht in den Verwaltungsrat unserer Eisenbahnen einräumen, und die Frage ist nun die: Was versteht der Art. 4 unter dem Begriff von Personen? Sind darunter nur physische Personen verstanden oder auch juristische Personen? Wir wollen nun ein ausnahmsweises Wahlrecht nicht bestimmten physischen Personen garantieren, sondern wir wollen ein solches zu gunsten grosser wirtschaftlicher Verbände unseres Landes, welche sich zu juristischen Personen zusammengeschlossen haben, statuieren. Ich bin der Meinung, dass schon die Geschichte der Entstehung des Art. 4 der Bundesverfassung dafür spricht, dass nicht juristische Personen unter denselben subsumiert werden können. Ich glaube, es sei dieses bereits in genügender Weise angedeutet worden. Allein es ist auch dieser Artikel im Sinne meiner Rechtsauffassung durch die Bundesversammlung in massgebender Weise interpretiert worden. Ich verweise Sie auf einen Entscheid, welcher über diese Frage im Jahre 1864 von der Bundesversammlung gefällt worden ist. Damals handelte es sich um einen Rekurs gegenüber der Kantonalbank von Waadt. Die Kantonalbank von Waadt hatte nämlich durch ein Dekret des Grossen Rates des Kantons Waadt die Berechtigung erhalten, für ihre Forderungen ein Pfandrecht an Mobilien zu erlangen, welche im Besitze des Schuldners bleiben, während für alle andern Gläubiger der Art. 1561 des code civil massgebend war, welcher die Entstehung des Pfandrechts an einer beweglichen Sache davon abhängig machte, dass das Pfand dem Gläubiger eingehändigt werde. Es wurde also mit andern Worten hier ein Privilegium zu gunsten der waadtländischen Kantonalbank, die meines Wissens eine Aktiengesellschaft mit Staatsbeteiligung ist, durch ein förmliches Dekret des Grossen Rates geschaffen. Gegen dieses Dekret wurde der Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen und nun stand diese vor der Frage, ob der Art. 4 der Bundesverfassung nur von physischen oder aber auch von juristischen Personen handle, ob mit andern Worten die letztern auch unter den Art. 4 zu subsumieren seien. Ueber diese Frage spricht sich die Berichterstattung der ständerätlichen Kommission, welcher die hervorragendsten Juristen des Schweizerlandes angehört hatten, folgendermassen aus:

«Was nun den vorliegenden Fall im speciellen betrifft, so findet nach dem Gesagten der Art. 4 der Bundesverfassung und der mit demselben übereinstimmende Art. 2 der Verfassung des Kantons Waadt auf die Bank dieses Kantons schon darum keine Anwendung, weil die fraglichen Vorschriften die Verhältnisse der Schweizerbürger bezw. der Bürger des Kantons Waadt zum Gegenstande haben,

auf Rechtssubjekte aber, die bloss vermöge einer juristischen Fiktion als Personen gelten, sich nicht beziehen. Dazu kommt noch, dass die Bank als eine öffentliche Anstalt sich darstellt, bei deren Einrichtungen das Interesse des Kredites massgebend gewesen ist. Dass aber solche Anstalten, welche eine Förderung der Wohlfahrt des Landes zum Zwecke haben, mit allen Befugnissen ausgestattet werden dürfen, welche geeignet sind, die Erreichung dieses Zweckes zu ermöglichen und zu erleichtern, kann nicht wohl bezweifelt werden.»

Berichterstatter dieser Kommission war Herr Dr. Rüttimann, Professor an der Universität in Zürich, und der Kommission gehörten ferner an die Herren Dr. Blumer in Glarus, Ständerat Häberlin aus dem Thurgau, Camperio und der spätere Bundesrat Welti. Man darf also wohl sagen, dass bei der Schaffung dieses Interpretationsentscheides unserer Bundesverfassung die hervorragendsten Juristen des Schweizerlandes beteiligt waren, unter anderm also gerade der Verfasser des Handbuches des schweizerischen Bundesstaatsrechts, der von Herrn Professor Hilty heute citiert worden ist, Herr Ständerat Blumer von Glarus. Ich muss Sie darauf aufmerksam machen, dass in dem Handbuch von Blumer und Morel just am Schlusse des Kapitels über die Gleichheit der Schweizerbürger vor dem Gesetz auf diesen Entscheid der Bundesversammlung hingewiesen worden ist. Es steht infolgedessen auch der gegenwärtige Verfasser, Herr Bundesrichter Morel, wohl auf dem gleichen Standpunkt, denn es heisst hier am Schlusse des Kapitels: «Wenn endlich Rüttimann sich auf den Bericht einer ständerätlichen Kommission vom 15. Dezember 1864 beruft, so kann die hier enthaltene Erörterung um so weniger als von der Bundesversammlung adoptiert betrachtet werden, als in dem fraglichen Rekursfalle auch noch andere Motive für die Abweisung sprachen. Es handelte sich nämlich um ein eigentliches Privilegium der Waadtländer Kantonalbank bezüglich des Pfandrechts an beweglichen Sachen und da konnte mit Recht gesagt werden, dass der Art. 4 nur den Bürgern Rechtsgleichheit garantiert, nicht aber auf die Verhältnisse öffentlicher Anstalten, die bloss vermöge einer juristischen Fiktion als Personen gelten, Anwendung finden könne.»

Ich sage also: Der Art. 4 B.V. kann nach meiner Ueberzeugung nicht anders interpretiert werden als so, dass unter dem Begriff Personen nur physische Personen zu verstehen sind, aber nicht grosse Verbände wirtschaftlicher Natur, die sich zu juristischen Personen zusammengeschlossen haben. Dies wollte ich noch zur Rechtfertigung der konstitutionellen Zulässigkeit des Antrages der Kommission sagen.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Wenn der Sprechende in der Kommission gestimmt hätte, so würde er für den Antrag der Mehrheit gestimmt haben, doch wäre dies nicht mit der Begeisterung geschehen, die mir imputiert worden ist. Ich sagte in meinem ersten Votum, ich begreife ganz wohl, dass man verfassungsrechtliche Bedenken haben könne. Dieselben Bedenken hatte ich seiner Zeit bei der Beratung des Bankgesetzes gehabt, und wenn ich heute keine Opposition mache, sondern

zustimme, so geschieht es bloss deswegen, weil ich, nachdem von so vielen Seiten und aus Interessenskreisen heraus der Wunsch ausgedrückt worden ist, man möchte einmal eine solche Vertretung zugestehen, diese Einrichtung als Versuch betrachten wollte. Im allgemeinen herrschte in diesen interessierten Kreisen der Gedanke, man sollte gegenüber den Nominationen, die aus politischen Behörden hervorgehen, gegenüber den Nominationen des Bundesrates und der Kantone, ein Gegengewicht schaffen. Dieses fand man in der Vertretung der wirtschaftlichen Korporationen. Die Ausführungen des Herrn Professor Hilty über die Verfassungsmässigkeit haben sicherlich grossen Eindruck gemacht, auch auf den Sprechenden. Immerhin möchte ich ihnen folgendes entgegenhalten. Mehr als einmal hat man es in der Bundesversammlung mit der Interpretation der Verfassung gar nicht so scharf genommen, und in dieser Beziehung ist auch bezeichnend, dass sogar Herr Jeanhenry einen eventuellen Antrag einbringt, der nach meiner Ansicht sich nicht viel mehr auf dem Boden der Verfassung bewegt, als der Antrag der Kommissionsmehrheit. Ich will damit schliessen, dass ich sage: ich werde mit der Mehrheit der Kommission stimmen. Ich möchte mich dann aber doch auch noch dahin aussprechen, dass, wenn Sie dem Antrag der Kommissionsmehrheit nicht zustimmen würden, dann jedenfalls die Anträge der Herren Sonderegger und Schmid und der Eventualantrag des Herrn Jeanhenry ebenso wenig Berechtigung haben, und dann eben in der Hauptabstimmung dem Antrag der Kommissionsmehrheit die ständerätliche Fassung, d. h. der ursprüngliche Antrag Ihrer Kommissionsmehrheit gegenübergestellt werden müsste.

**Jeanhenry:** Je vous prie de rester sur le terrain de la décision du conseil des états.

Je retire ma proposition éventuelle et je prie mes honorables collègues, MM. Schmid et Sonderegger, d'en faire autant de la leur, pour que la situation soit absolument claire et que l'attention du conseil se concentre sur la grande question du principe ici en jeu.

**Schmid (Uri):** Ich will eine Erklärung abgeben, wie sie soeben von Herrn Jeanhenry abgegeben worden ist. Im Sinne der Abkürzung der Abstimmung und der grössern Klarheit schliesse ich mich seinem Hauptantrag an, obschon ich an und für sich noch gewisse Modifikationen anzubringen gewünscht hätte.

Nun noch eine ganz kurze persönliche Bemerkung. Ich kann absolut nicht begreifen, wie ich den Zorn des Herrn Gisi auf mein Haupt ziehen konnte. Da nun aber zwischen Herrn Gisi und Jupiter immerhin einiger Unterschied existiert, finde ich mich in keiner Weise niedergeschmettert. Es liegt mir gänzlich fern, dem Herrn Kollega Gisi den Titel und die Würde eines landwirtschaftlichen Hofrats zu missgönnen; meinerseits mache ich auf die Würde eines juristischen Hofrats keinen Anspruch.

**Präsident:** Nach den Erklärungen der Herren Jeanhenry und Schmid (Uri) stehen sich nur der Kommissionalantrag und der Hauptantrag Jeanhenry auf Zustimmung zum Ständerat gegenüber. Ich nehme an, die Abstimmung wird nur eine principielle sein.

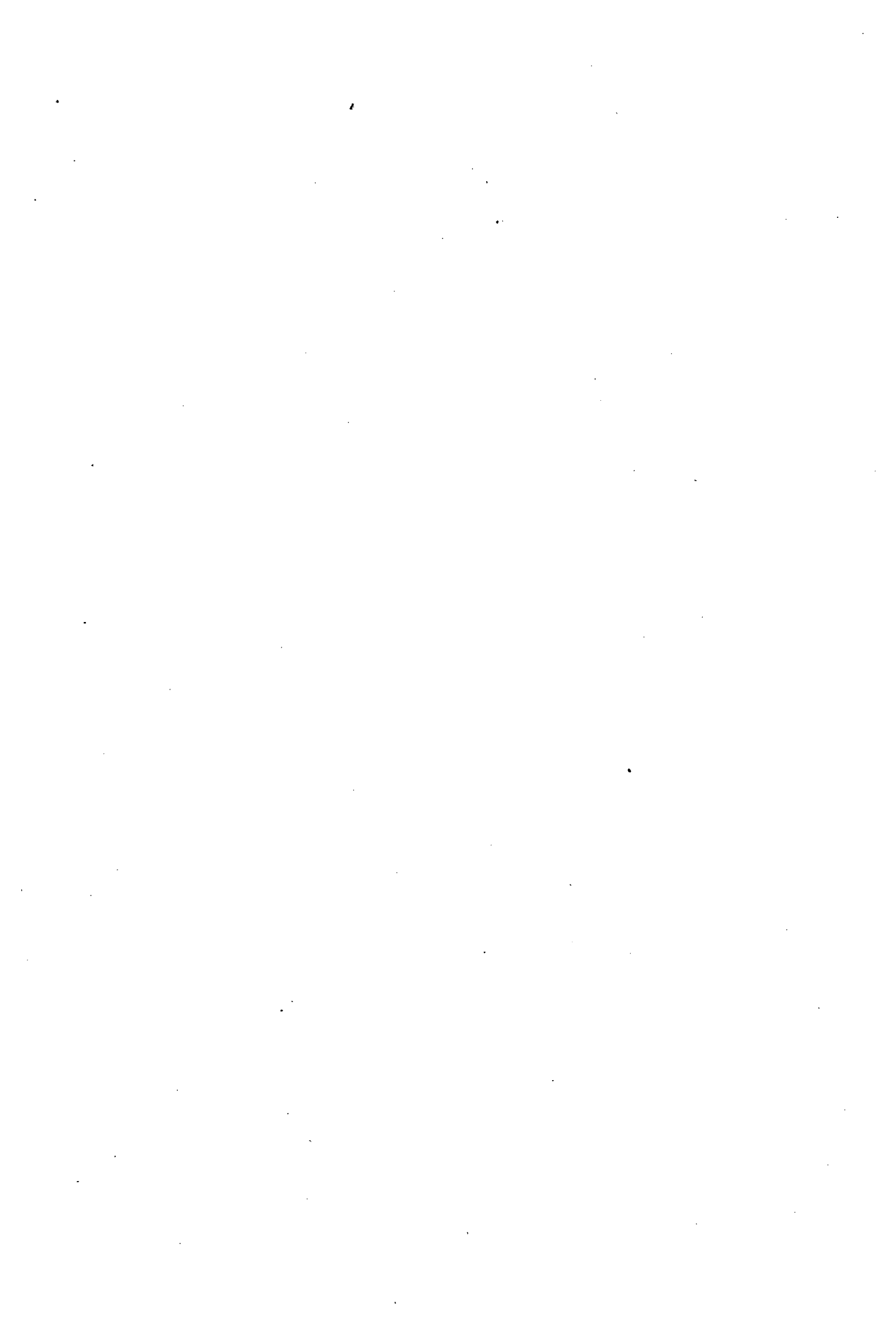
**Abstimmung. — Votation.**

Mit 67 gegen 38 Stimmen zieht der Rat den Antrag Jeanhenry dem Antrag der Kommission vor.

(Par 67 voix contre 38, la proposition de M. Jeanhenry l'emporte sur celle de la commission.)

**Präsident:** Sie haben damit der ständerätlichen Fassung zugestimmt.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)



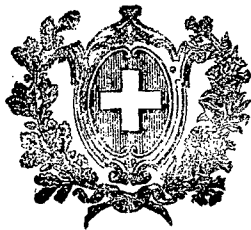
## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

## **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1119-1146
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 829

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 58

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 6. Oktober 1897, nachmittags 5 Uhr. — Séance du 6 octobre 1897, à 5 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung. — *Suite*.

(Siehe Seite 1119 hievor. — Voir page 1119 ci-devant.)

**Präsident:** Ich schlage Ihnen vor, zunächst auf den heute vormittag zurückgelegten Art. 4 zurückzukommen.

**Zustimmung.** — (*D'accord.*)

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Ich wiederhole, was ich bereits heute vormittag im Namen der Minderheit bemerkt habe, dass sie nämlich beantragt, den Art. 4 in der ursprünglichen Fassung festzuhalten und die Anträge der Herren Geilinger und Hirter abzulehnen. Jedenfalls müsste eventuell aus den Anträgen der Herren Geilinger und Hirter, wie sie heute ausgeteilt worden sind, einmal der Passus «sowie betreffend den Bau der Rickenbahn mit den beteiligten Kreisen eine Vereinbarung zu treffen» eliminiert werden. Sodann erachtet die Minderheit der Kommission auch den Art. 4bis für überflüssig; sie glaubt, es genüge vollständig, wenn der frühere Beschluss der Kommission festgehalten werde, und unter allen Umständen wünscht die Minderheit — ich glaube im Namen dieser Minderheit sprechen zu dürfen, obwohl die Kommission über den Wortlaut dieses neuen Antrages nicht gesprochen hat — dass auch Art. 4ter in seinem ganzen Wortlaute eliminiert werde. Nach der Verstaatlichung der vier Hauptlinien — ich will also von der Gotthardbahn jetzt nicht sprechen — wird so wie so bald eine zweite Verstaatlichungsaktion eintreten müssen, und es scheint uns, dass man sich dabei allseits sollte beruhigen können. Unter allen Umständen ist es unannehmbar, dass nun die Frage der Subventionierung in diese Gesetzesvorlage einbezogen werde. Diese Frage ist vom Bundesrate noch nicht geprüft worden, und ich will

beifügen, dass dieselbe, wie sie aufgeworfen wurde, in vielen Kreisen erschreckt hat. Niemand weiss, wohin uns diese Frage führen soll mit Bezug auf die Verpflichtungen, welche dem Bundesfiskus auferlegt würden, mit Bezug auf die künftigen Bundesbahnen, welchen Einfluss sie auf diese ausüben wird. Jedenfalls muss man sagen, dass dann andere Hauptpostulate, auf welche die Verstaatlichung sich überhaupt stützt, die Ermässigung der Tarife z. B., illusorisch gemacht würden. Soweit möchte der Sprechende sein Bedauern darüber aussprechen, dass diese Frage der Subventionierung der Bahnen nun wiederholt, zum so und so vielen Male, nicht nur in der Kommission, sondern auch im Rate aufgeworfen und dass immer wieder darauf zurückgekommen wird. Bis anhin hat auch der Sprechende jeweilen nur den grossen eidgenössischen Gedanken, die grosse Frage der Verstaatlichung im Auge behalten; der zürcherische Standpunkt ist bei ihm ganz in den Hintergrund getreten, und die zürcherische Deputation hat noch gestern eine Erklärung abgegeben, welche als ein Opfer angesehen werden kann. Wenn nun die zürcherische Deputation bereit war, dieses Opfer zu bringen, so musste sie sich aber auch die Frage vorlegen: wie wird sich im Momente, da wir die ganze Rückkaufsvorlage vor dem Zürcher Volk zu vertreten haben werden, die Sache für uns gestalten, wenn wir uns sagen müssen: wir haben zwar Opfer gebracht, aber der Kanton Bern, der Kanton Neuenburg, der Kanton Waadt, der Kanton Genf und eventuell auch der Kanton St. Gallen hinsichtlich der Rickenbahn haben alle Forderungen an die Genehmigung der Rückkaufsvorlage geknüpft und man hat sie ihnen bewilligt, und wenn wir sagen müssen: man hat den Wagen überladen und wir selbst, wir Vertreter im Nationalrate, sind nicht mehr



beruhigt, um mit gutem Gewissen schliesslich zu der ganzen Vorlage stimmen zu können. Das die Gründe, welche die ganze aus acht Mitgliedern der Kommission bestehende Minderheit im grossen und ganzen leiten dürften, nicht nur in Bezug auf das, was ich hier im Namen der zürcherischen Deputation gesagt habe, sondern auch mit Bezug auf all' die Interessen, welche an dieser Frage hängen und nun neuerdings aufgeworfen worden sind. Ich beantrage also nochmals im Namen der Minderheit der Kommission, in erster Linie bei der ursprünglichen Fassung des Art. 4 zu bleiben und eventuell jedenfalls die bereits genannten Anträge betr. Subventionierung aus dem Antrage Geilinger und Hirter auszumerzen.

**Hirter:** Ich sehe mich veranlasst, eingangs wiederholt darauf aufmerksam zu machen, dass mein ursprünglicher Antrag hauptsächlich von der Ansicht ausgeht, die jedenfalls von der Mehrheit des Rates geteilt wird, dass mit der Vorlage, wie sie hier nun in Beratung ist, die Aufgabe, die wir dem Staate bei der Verstaatlichung stellen, nicht erfüllt ist. Ich halte dafür, dass es sich heute nicht nur darum handeln soll, den Rückkauf dieser fünf Bahnen zu beschliessen, sondern auch ganz bestimmt zu erklären, was man im weitern beabsichtigt; es handelt sich ja darum, und das ist auch bei der Eintretensfrage zu verschiedenen Malen erwähnt worden, zu konstatieren, dass wir an einem Wendepunkt in der Praxis unseres Eisenbahnwesens angelangt sind, dass statt des Privatbetriebes die Verstaatlichung, der Staatsbetrieb und der Staatsbau eintreten soll. Dieser Gesichtspunkt hauptsächlich hat mich geleitet, als ich Ihnen beantragt habe, nicht stehen zu bleiben beim ursprünglichen Antrage der Kommission, der einfach erklärt: «Ueber den Rückkauf von andern Bahnen und den Bau neuer Linien werden jeweilen besondere Bundesgesetze erlassen.» Es hat mich bei meinem Antrage auch die Ansicht geleitet, dass es notwendig ist, zu erklären, dass man das, was man den Bundesgesetzen vorbehält, auch zu thun beabsichtigt. Man hat es seiner Zeit für notwendig erachtet, im Eisenbahngesetze eine ähnliche Fassung aufzunehmen und die bestimmte Absicht auszusprechen, dass der Bund an der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes weiterarbeiten werde. Es sind dann meinem Antrage die Amendements von Herrn Planta beigefügt worden und es ist der Antrag mit denselben zum Beschlusse der Kommission erhoben worden. Nun mache ich vor allem darauf aufmerksam, dass gleichzeitig auch ein Wiedererwägungsantrag von Herrn Geilinger vorgelegt wurde, und ich sehe mich veranlasst, über diesen Antrag zu sprechen, soweit er meinen persönlichen und den bisherigen Antrag der Kommission berührt.

Was meinen Antrag anbetrifft, so sah er vor: «Der Rückkauf der in diesem Gesetze nicht vorgesehenen Bahnen, der Bau neuer Linien, sowie die Unterstützung derselben wird besondern Bundesbeschlüssen vorbehalten», und diesem Antrage ist das Amendement von Herrn Planta beigefügt worden: «welche jedoch dem Referendum nach Massgabe des Art. 89 der Bundesverfassung zu unterstellen sind.» Nun ist im Wiedererwägungsantrage Geilinger ein

Unterschied zwischen den gegenwärtig bestehenden Normalbahnen und den weiteren Bahnen gemacht und zwar in der Weise, dass er den Erwerb der ersteren vom Referendum ausnehmen will in der Voraussetzung, dass die Verpflichtungen, die dafür eingegangen werden und die Werte, die dafür ausgegeben werden müssen, nicht unbekannt Zahlen sind. Andererseits aber hat Herr Geilinger in seinem Wiedererwägungsantrage den Teil meines Antrages aufgenommen, der vom Ankauf der Linien und auch vom Bau derselben spricht; den Entscheid hierüber behält er besondern Bundesbeschlüssen mit Referendum vor. Wenn wir nun bereits hier in Betracht ziehen, dass diese Bundesbeschlüsse dem Referendum unterstellt sind, so ist doch gewiss Sicherheit genug dafür geschaffen, dass man in den Verpflichtungen des Staates nicht zu weit gehen wird. Was die Subventionen betrifft, so muss ich darauf hinweisen, dass nirgends gesagt ist, dass der Bund überall aus eigenen Mitteln die Bahnen erstellen wird. Es kann der Fall eintreffen, dass der Bund von Kantonen und Gemeinden verlangen wird, dass sie einen bestimmten Beitrag leisten, wenn er den Bau und Betrieb der betreffenden Linien übernehmen soll; es kann aber auch der Fall eintreffen, dass Kantone und Gemeinden beabsichtigen, eine Linie zu erstellen und dazu eine Subvention des Bundes nötig haben. Wo nun hier eine weitgehende Verpflichtung bestehen soll, wie sie geschildert wurde, ist für mich nicht recht ersichtlich. Wenn dann im gleichen Artikel wieder von einem besondern Gesetze gesprochen wird, so ich will Ihnen hier gleich auseinandersetzen, dass ich dieses Gesetz deshalb vorgesehen habe, weil ich es als notwendig erachte, gesetzliche Normen aufzustellen, innerhalb derer die Bundesversammlung jeweilen die betreffenden Subventionen aussprechen sollte, damit wir nicht bei jeder Subvention genötigt sind, einen Bundesbeschluss zu fassen, der dem Referendum unterstellt ist; auf der andern Seite wollte ich im Gesetze Normen vorsehen, die davor schützen, dass irgendwie zu weit gegangen wird. Von verschiedenen Seiten ist mir eingewendet worden, es sei nicht nötig, diese Subventionierung in das Rückkaufsgesetz aufzunehmen; allein ich halte doch dafür, dass es richtig ist, hier gleich zu erklären, wie man über diesen Punkt denkt. Daher könnte ich mich aus diesem Grunde mit der Eliminierung des Art. 4ter im Wiedererwägungsantrage nicht von vorneherein einverstanden erklären.

Es ist vom Herrn Referenten der Kommission angetönt worden, es hätte dieser Antrag ein besonderes Interesse für einzelne Kantone. Ich meinerseits weise den Vorwurf zurück, als ob ich diesen Antrag im Interesse des Kantons Bern eingebracht hätte. Der Kanton Bern hat bewiesen, dass er selbst entschlossen ist, das für seine Eisenbahnen zu thun, was er in der nächsten Zeit für notwendig hält. Wenn gleichwohl vom Bau und Ankauf von Linien gesprochen wird, so soll das eben auf die allgemeine Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes Bezug haben und es sollen damit nicht engere Interessen gemeint sein.

Ich erlaube mir zum Schlusse, Ihnen zu empfehlen, materiell das anzunehmen, was in meinem Antrage enthalten ist, aber in der Form sich dem Wiedererwägungsantrage Geilinger anzuschliessen, der namentlich auch dazu angethan sein wird, die Herren, welche zum Antrage Comtesse-Heller gestimmt haben, für

sich zu gewinnen. Ich halte diese Anträge, sowohl den Wiedererwägungsantrag in seiner Form, als den meinigen in seinem Inhalt, als unbedingt notwendig für unser Gesetz; ich halte sie für notwendig als eine bestimmte Erklärung, wie man es mit Rücksicht auf diese verschiedenen Fragen halten will; ich halte sie aber auch für so gefasst, dass sie nicht die Gefahr bieten, die man von anderer Seite ihnen zuschreiben will.

**Geilinger:** Ich möchte vorab die persönliche Erklärung abgeben, dass durchaus nicht etwa lokale Gründe mich geleitet haben, den Wiedererwägungsantrag zu stellen; ich kann mich dabei darauf berufen, dass ich in der Kommission mit der Mehrheit und im Rate gegen den Antrag Comtesse-Favon gestimmt habe. Ich mache diese Bemerkung mit Rücksicht auf die Tössthalbahn, die mir persönlich nahesteht.

Der Antrag nun, welchen ich mir zu stellen erlaubte, enthält zweierlei: einmal mehr formell die Trennung des Art. 2 und dann materiell die Ausgestaltung und Erweiterung der Beteiligung des Bundes bei dem schweizerischen Eisenbahnnetze.

Was den Art. 2 anbetrifft, so konnten Sie sich wohl gewiss von Anfang an nicht des Eindrucks erwehren, dass er ausserordentlich lang ist und dass er verschiedenartige Gegenstände enthält, die wohl nur zum Vorteil des Gesetzes auseinandergelassen würden. Er enthält, so wie er ist, auch gewisse Widersprüche oder Pleonasmen, wenn Sie wollen. Ich halte dafür, dass es zum Verständnis des Gesetzes auch in weitem Kreise und für die Anwendung des Gesetzes von Vorteil ist, wenn der Gedanke in einer möglichst klaren Redaktion wiedergegeben wird, und so schlage ich also vor, dass zuerst ausgeschieden werde, wie, nach welchen Grundsätzen zurückgekauft wird, und dann nachher erst gesagt werde, was in der Hauptsache zurückgekauft werde, nämlich die fünf Hauptbahnen. Demnach wäre der Art. 2 nicht nur in zwei Alinea, sondern auch in zwei Teile zu teilen und hier schon zu sagen, auf welche Arten zurückgekauft werde, also zusammenzufassen, was in den verschiedenen Alineas des Art. 2, insbesondere auch im letzten Alinea gesagt ist, wo auch vom freihändigen Kaufe die Rede ist. Ich würde also grundsätzlich an die Spitze stellen, wie zurückgekauft werden soll und zwar einerseits auf Grundlage der Konzessionen, sei es nach den Anlagekosten, sei es nach den Ertragsberechnungen, und andererseits, was auch im Artikel enthalten ist, durch Kauf nach Vertrag. Es ist das im übrigen nicht nur eine rein formelle Aenderung, sondern sie steht im engsten Zusammenhange mit den Anträgen, wie sie in Art. 4 gestellt werden. Ursprünglich hat der Art. 3 des Bundesrates geheissen: «Wenn in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 genannten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.» Man hat hier ausschliesslich von der Form gesprochen: aber die Hauptsache, dass weitere Bahnen zurückgekauft werden sollen, ist nirgends gesagt. Man musste indirekt den Schluss ziehen, dass auch andere Bahnen gekauft werden können. Bereits bei der ersten Be-

ratung der Kommission habe ich darauf hingewiesen und habe zu Art. 1 eine bezügliche Ergänzung vorgeschlagen. Ich will darauf jetzt nicht zurückkommen.

Nun zu dem Inhalt des Art. 4. Die Ausscheidung in Hauptbahnen und Nebenbahnen ist als selbstverständlich angenommen worden. Die Hauptbahnen sind die fünf grossen Netze, die Nebenbahnen sind die kleinern Linien, welche übrigens alle in die grossen Netze einmünden. Die Hauptbahnen umfassen eine grosse Zahl von Nebenbahnen, welche in ihrer Bedeutung weit zurückstehen hinter einer Reihe von Normalbahnen, die noch selbständig sind. Das zeigt Ihnen, dass diese Gruppierung der Bahnen eine vollständig zufällige ist. Zufällig, wenn auch gewissermassen zwangsweise erfolgte die Fusion der Jura-Simplonbahn, wo eine grosse Zahl von Konzessionen zusammengelegt worden sind. Einigermassen zufällig war auch die Zusammenlegung der Linien der Vereinigten Schweizerbahnen, und diese Zusammenlegung war nur dadurch möglich, dass der Bund ein materielles Opfer brachte, indem betreffend den Rückkauf der Rickenbahn dem Bunde gewisse Verpflichtungen eigentlich privatrechtlicher Art auferlegt wurden, welche für keine andere Bahn Anwendung gefunden haben. Zufällig ist es, dass an der Spitze der Nordostbahn ein etwas autoritärer Mann steht, der verhindert hat, dass die verschiedenen Konzessionen der Nordostbahn zusammengelegt worden sind. Es ist also durchaus zufällig, dass in der Westschweiz die sämtlichen Bahnen unter einer Konzession stehen und dass in der Ost- und Central-schweiz im grossen ganzen die Zersplitterung noch besteht. Ist das nun ein genügender Grund, um da, wo die Eisenbahnfrage grundsätzlich geordnet werden soll, zwischen den einzelnen Bahnlagen gleicher Konstruktion, gleichen Betriebes und gleicher Bedeutung einen Unterschied zu machen? Ist es zu rechtfertigen, dass der Bund einzelne Strecken von ganz untergeordneter Bedeutung an sich ziehe und dass andere Strecken viel allgemeinerer, den Anforderungen des Art. 1 entsprechender Natur als Privatbahnen für sich bestehen bleiben? Nein, das kann nicht der Sinn der grundsätzlichen Lösung einer grossen Frage sein!

Man sagt nun, mein Antrag führe zu weit. Allein es ist in demselben ja nicht von allen möglichen gegenwärtigen und zukünftigen Normalbahnen gesprochen, sondern es ist nur von den bestehenden Normalbahnen die Rede. Welchen Umfang haben diese bestehenden Normalbahnen? Es bestehen 17 Bahngesellschaften mit zusammen 400 km Betriebslänge. Die Anlagekosten betragen 60 Millionen Franken. Selbstverständlich wird hier nicht der konzessionsgemässe, sondern der freihändige Rückkauf stattfinden, und ein Blick auf die betreffenden Anlagekosten zeigt sofort, dass mindestens 50 Proz. abgeschrieben werden können und abgeschrieben werden müssen. Sie würden somit ein Netz von 400 km für den Betrag von 30 Millionen oder den Kilometer zu Fr. 75,000 erhalten, während Sie die Hauptbahnen per km Fr. 400,000 kosten. Ich gebe allerdings gerne zu, dass die Hauptbahnen für den Betrieb auch ein entsprechend besseres Objekt bilden werden.

Es ist auch noch die Rickenbahn beigefügt worden. Ich habe bereits erwähnt, dass der Bund betr. die Rickenbahn durch Bundesbeschluss bereits einigermassen verpflichtet ist. Ich will nicht in die Details eintreten, ich will auch nicht wiederholen,

was bereits in vortrefflicher Weise dargestellt worden ist. Als seinerzeitiger Berichterstatter in dieser Angelegenheit muss ich nur anerkennen, dass hier ein besonderes Verhältnis besteht. Auf Veranlassung von st. gallischen Vertretern habe ich versucht, durch den Zusatz eine Lösung zu finden. Ich habe inzwischen vernommen, dass eine bessere Lösung gefunden worden sei und lasse daher diesen Zusatz fallen, indem ich mir im übrigen vorbehalte, noch einige materielle Worte über den Gegenstand zu sagen, wenn er in Beratung ist.

Was die Normalbahnen anbelangt, so handelt es sich also nur um die jetzt schon bestehenden. Man weiss genau, wie gross sie sind; man weiss, welchen Anlagewert sie haben; man kennt ihren innern Wert. Es verhält sich in dieser Beziehung mit diesen Bahnen gleich, wie mit den übrigen grossen Normallinien. Man wird aber einwenden, der Preis sei nicht fixiert. Ja meine Herren, ist denn der Preis der Hauptbahnen normiert? Man streitet sich noch ganz gewaltig um denselben und es ist sehr wahrscheinlich, dass die Gerichte werden entscheiden müssen. Wenn Sie dort die Gerichte entscheiden lassen, so entscheidet hier nach dem Antrag die Bundesversammlung. Ihnen selber ist der Entscheid in die Hände gegeben, und es ist darum genügend dafür gesorgt, dass für die betreffenden Linien nicht zu viel bezahlt werde.

Nun das Referendum! Man sagt, durch meinen Antrag werde das Recht des Volkes verletzt. Der Beschluss ist aber eben dadurch dem Referendum vorbehalten, dass er in das Gesetz aufgenommen wird. Das Volk wird nebst den übrigen 2500 km über weitere 400 km beschliessen. Und wenn Sie das Volk befragen würden, würde es sagen, hier komme nicht nur ausschliesslich das Interesse, sondern auch die Billigkeit in Frage.

Man wird sich fragen, warum nicht auch Specialbahnen einbezogen werden. Die Specialbahnen dienen eben schon nach ihrer Konstruktion und ganzen Anlage mehr lokalen Zwecken. Ihr Betrieb ist von dem der Normalbahnen ganz verschieden. Dafür kommt dann der Art. 4bis, der den Erwerb solcher Bahnen nicht ausschliessen soll. Durch die Annahme des Art. 4bis werden Sie nicht nur manchen Landesgegenden gerecht, sondern Sie ergänzen Ihr Netz auf die einfachste und natürlichste Weise und beugen Uebelständen im Betriebe vor, die sich unbedingt ergeben müssten, wenn zwischen den grossen Linien der Bundesbahnen solche kleine Stücke ihr elendes Dasein fristen müssten. Es kann nicht Sache des Bundes sein, das gleiche Schauspiel aufzuführen, das in Preussen aufgeführt worden ist, wo die Privatbahnen mit eiserner Hand von oben herab unterdrückt worden sind. Das wollen wir nicht.

In Art. 4bis ist von dem Bau und Betrieb neuer Linien die Rede. Es ist notwendig, dass davon etwas gesagt werde mit Rücksicht darauf, dass die Uebernahme der Bahnen durch den Bund nicht sofort erfolgt und inzwischen weitere Bahnen gebaut werden können. Vielleicht sind sie dannzumal im Bau begriffen. Dann werden eben Bundesrat und Bundesversammlung sich fragen müssen, zu welchen Bedingungen die betreffenden Normalbahnen zu übernehmen seien.

Der Art. 4ter ist mehr zur Beruhigung als von sachlicher Bedeutung, indem ja ein besonderes Gesetz vorbehalten ist. Besondere Gesetze kann man

jederzeit erlassen. Allein wenn über eine grosse Frage ein Hauptgesetz erlassen wird, so soll man der sämtlichen Punkte, die dadurch berührt werden können, wenigstens gedenken.

Es ist gesagt worden, dass durch die Aufnahme solcher Bestimmungen dem Gesetz eine grosse Zahl von Freunden abgewendet werde. Ich glaube nicht, dass diese Zahl eine grosse sein werde. Aber ich bin ganz sicher, dass Tausende und Tausende von Stimmen und dass das Billigkeitsgefühl im ganzen Lande sich für diese Art der Lösung der grossen Frage aussprechen werden.

Darum erlaube ich mir, Ihnen Eintreten in meine Anträge zu empfehlen.

**Präsident:** Bezüglich der Anträge des Herrn Geilinger habe ich in formeller Beziehung zu bemerken, dass der erste Teil derselben, soweit er Artikel 2 und 2bis betrifft, ein Wiedererwägungsantrag ist. Wir werden auf denselben erst dann eintreten, wenn der Rat beschlossen haben wird, auf diese Artikel zurückzukommen. Hingegen können die Anträge des Herrn Geilinger zu Art. 4, 4bis und 4ter in die gegenwärtige Diskussion gezogen werden.

**Häberlin:** Ich möchte in erster Linie ein paar Worte für die Beibehaltung des jetzigen Art. 4, wie er von der Kommission vorgeschlagen und von Ihnen angenommen worden ist, einlegen.

Herr Nationalrat Hirter sagt uns wohl, wir dürfen uns nicht auf den Rückkauf der jetzt bestehenden Hauptbahnen beschränken, sondern wir müssen in dem Rückkaufgesetz auch schon alles mögliche für die Zukunft festsetzen. Dies ist in meinen Augen principiell nicht richtig. Es ist Ihnen von kompetenterer Seite ausgeführt worden, warum es sich empfehle, in der Rückkauffrage Schritt für Schritt vorzugehen und die Vorlage nicht allzusehr zu belasten, wenn wir sie durch die Volksabstimmung bringen wollen.

Ich sage aber weiter: Das was Herr Hirter will, ist eigentlich in Art. 4 der jetzigen Vorlage im grossen ganzen schon enthalten. Der Art. 4 redet von dem Rückkauf auch noch anderer Bahnen, als der im Gesetz genannten, und vom Bau neuer Linien. Man wird doch nicht einen solchen Gesetzesartikel machen, wenn man dem Volke nicht in Aussicht stellen will, dass man später auch andere Linien zurückkaufen und sogar neue Linien bauen wolle. Das ist ein Versprechen, das im Gesetze liegt und das später zu umgehen die Bundesversammlung jedenfalls nicht wagen wird.

Allerdings ist es wahr, dass in dem jetzigen Art. 4, im Gegensatz zu dem von Herrn Geilinger vorgeschlagenen neuen Art. 4, Bundesbeschlüsse mit Referendum vorbehalten sind. Auch darüber möchte ich eine juristische und, wenn Sie wollen, parlamentarische Frage aufwerfen. Ich glaube, wir thun besser, der Gesetzgebung als solcher zu rufen. Dann ist es ganz klar, dass in allen diesen Fällen, welche die Zukunft bringt, das fakultative Referendum ergriffen werden kann. Man hat geglaubt, im Amendement des Herrn Planta ein Auskunftsmittel zu finden. Dieses Amendement redet von Bundesbeschlüssen,

«welche jedoch dem Referendum nach Massgabe des Art. 89 der Bundesverfassung zu unterstellen sind.» Die Verfassung erklärt, Bundesbeschlüsse können von der Bundesversammlung als dringlich oder nicht allgemein verbindlicher Natur dem Referendum entzogen werden. Sie haben nun nicht das Recht, in einem Gesetze diese verfassungsmässige Befugnis aufzuheben und zu sagen: in Eisenbahnfragen darf die Bundesversammlung nur Bundesbeschlüsse fassen, die absolut dem Referendum unterstellt werden müssen. Es ist klarer, wenn Sie ausdrücklich sagen: Die Gesetzgebung ist hier massgebend. Dann weiss man, dass das Referendum ergriffen werden kann.

Wenn Sie nun den Art. 4, so wie er vorliegt und wie er nach meiner Ansicht vollständig genügt, nicht annehmen wollen dann würde ich lieber zum ursprünglichen Antrag des Herrn Hirter zurückkehren und an demselben einige Modifikationen vornehmen. Ich halte dafür, dass das erste Alinea des Antrages Hirter: «Der Bund hat überdies die Aufgabe, die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, mit Inbegriff der Nebenbahnen, zu fördern», überflüssig sei, weil das selbstverständlich und auch im Eisenbahngesetz schon gesagt ist. Es ist auch in Art. 6 so wie so schon gesagt, dass etwelche Ueberschüsse unter Umständen zur Förderung des Eisenbahnnetzes, inbegriffen die Nebenbahnen, benützt werden sollen.

Dagegen hat das zweite Alinea im Antrag Hirter gegenüber dem Antrag Geilinger das Bessere, dass nicht bloss vom Bau oder Rückkauf von Normalbahnen, sondern im allgemeinen vom Rückkauf anderer Bahnen als der im Gesetz genannten gesprochen wird. Wenn Sie die Aussicht geben wollen, dass auch andere als Normalbahnen, Bahnen die unter Umständen eine grössere Bedeutung haben, als irgend eine der kleinen Normalbahnen, zurückgekauft werden dürfen, so dürfen Sie das Wort «Normal» nicht beibehalten, sondern müssen sagen «andere Bahnen.» Nun wäre dann auch im ursprünglichen Antrag Hirter statt «Bundesbeschlüsse, welche dem Referendum unterliegen», zu sagen: «auf dem Wege der Gesetzgebung.» Im zweiten Alinea des Antrages Hirter muss ich, in Uebereinstimmung mit unserm Herrn Kommissionspräsidenten, nachdrücklich davor warnen, in das Bundesgesetz über den Rückkauf und den Bau neuer Linien auch schon die Subventionierung von Eisenbahnen dieser oder jener Art aufzunehmen. Die Subventionsfrage ist eine ausserordentlich schwierige Frage, in ihrer finanziellen Tragweite weit grösser als wir uns jetzt in diesem Augenblick vorstellen. Lassen Sie die finanzielle Seite nicht ausser Acht! Wir gehen einem ungewissen Chaos von grossen finanziellen Verwicklungen entgegen, wenn wir diese Eisenbahnsubventionen jetzt schon ins Gesetz aufnehmen. Damit ist ja nicht gesagt, dass sie für alle Zeiten ausgeschlossen sein sollen. Sie wissen ja, dass bereits ein Gesuch des Kantons Graubünden um einen Beitrag von 8 Millionen für gewöhnliche Thalbahnen eingereicht und dass dieses Traktandum beim Bundesrat anhängig ist. Bevor man die Subventionierung ins Gesetz aufnimmt, müsste diese Frage denn doch nach allen Seiten hin gründlich geprüft werden. Aber sie gehört, wie gesagt, nicht in dieses Gesetz. Die Gelegenheit, die Subventionierung zu behandeln, wird sich sonst bieten. Ich meine also, die Subventionierung müsse unbedingt aus allen Anträgen gestrichen werden.

Aus dem Antrag Geilinger-Hirter müsste unter allen Umständen die specielle Erwähnung der Rickenbahn wegfallen. Herr Curti selbst hat ja darauf verzichtet, diesen Punkt zum Gegenstand eines Antrages zu machen. Es wäre nicht sachgemäss, nun hier ausnahmsweise die Rickenbahn aufzunehmen.

Ich beantrage Ihnen also in erster Linie Festhalten am Artikel 4, eventuell empfehle ich den Antrag Hirter mit den erwähnten Aenderungen. Eventuellst, wenn Sie das Bundesgesetz umgehen wollen, so kann ich, ohne unglücklich zu werden, mich auch darein schicken, wenn die Zustimmung der Bundesversammlung in solchen Angelegenheiten vorgesehen ist.

**Präsident:** Wenn ich richtig verstanden habe, hat Herr Geilinger den Passus betreffend die Rickenbahn fallen lassen.

**Hirter:** Ich bin mit Herrn Geilinger einverstanden, dass der Passus betreffend die Rickenbahn gestrichen wird.

**Comtesse:** Je ne voulais pas intervenir dans le débat pour défendre à nouveau la thèse que j'ai déjà eu l'honneur de vous exposer. Si je le fais, c'est avant tout pour dire que je suis reconnaissant à MM. Geilinger et Hirter des efforts qu'ils font pour répondre aux préoccupations d'un grand nombre des membres de cette assemblée et satisfaire à des intérêts légitimes qui ont aussi bien le droit que d'autres d'être pris en considération et sauvegardés dans cette oeuvre du rachat. Je persiste pour ma part dans le point de vue que j'ai eu l'honneur de soutenir devant vous. Nous ferions une politique de nationalisation étroite et injuste en ne voulant pas consacrer dans la loi et en ne permettant pas au peuple de consacrer par un acte de sa volonté souveraine l'extension possible du rachat au réseau des lignes accessoires, qui peut tout aussi bien se réclamer de l'intérêt national que le réseau des lignes principales, et en ne permettant pas que tout au moins le principe du rachat soit posé dans cette loi fondamentale. On nous a fait entrevoir que ce réseau serait racheté plus tard, mais on laisse au conseil fédéral le soin d'intervenir pour faire ces acquisitions plus tard, au moment opportun. Or nous insistons pour qu'on inscrive dans la loi le principe de ce rachat. En n'accédant pas à ce voeu si légitime, nous ferions en outre une politique inhabile qui rendrait le rachat impopulaire plus que vous le pensez dans une très grande partie de notre pays.

M. Cramer-Frey vous a dit: Nous voulons faire deux rachats successifs: le premier rachat, celui du réseau principal, entraînera une dépense de 950 millions. Nous ferions ensuite le rachat du réseau accessoire qui comportera une dépense de 60 millions; mais ne chargeons pas l'entreprise, attendez l'avenir et ayez patience. Et c'est ainsi que nous mettrons en marche deux trains successifs: le premier embarque un certain nombre de passagers, les plus favorisés, les plus riches, dans le second prendront place ceux qui n'ont pas

pu partir avec le premier. Je m'élève contre cette politique de rachat qui blesse les principes de justice et de protection égale pour tous. Dans une entreprise qui doit absolument arriver à protéger dans ce domaine tous les intérêts légitimes, tous ceux qui peuvent se réclamer de la nationalisation — laquelle n'est pas faite pour les grandes lignes seulement, mais aussi pour les petites, vous devez élargir la solution et si vous ne l'élargissez pas sous le prétexte qu'il ne faut pas surcharger l'entreprise — vous ferez sombrer le rachat. Accordez donc au peuple qui va avoir le parole, le droit de se prononcer à cet égard et de dire s'il veut que tous les intérêts légitimes, aussi bien ceux des petites lignes que des grandes lignes soient sauvegardés, qu'aucun d'eux ne périssent, ou s'il veut au contraire d'un rachat partiel et qui laissera en dehors le réseau accessoire.

Qu'avons-nous fait lorsque le projet du conseil fédéral s'est présenté devant nous? On songeait d'abord à diviser le territoire suisse en trois arrondissements. C'était logique, rationnel peut-être, au point de vue d'une bonne administration des chemins de fer, et dans la commission j'ai voté d'abord pour la division en trois arrondissements, en vue de la simplification, d'une plus grande unité d'exploitation et pour ne pas multiplier inutilement le nombre des administrations. Mais j'ai reconnu qu'il fallait respecter ici des situations acquises, que certains intérêts légitimes ne pouvaient pas être sacrifiés et je me suis rallié à la proposition tendant à faire 5 arrondissements pour tenir compte des justes revendications des villes de Bâle et de St-Gall.

Nous devons agir de même en ce qui concerne le réseau des lignes accessoires, sans qu'il en coûte rien à personne et poser dans la loi le principe du rachat des lignes accessoires.

Je vous demande donc de bien vouloir élargir votre décision dans le sens indiqué par MM. Hirter et Geilinger.

Il y a trois principes sur lesquels vous êtes appelés à vous prononcer:

Le principe du subventionnement des nouvelles lignes.

La proposition de MM. Hirter et Geilinger dit: «La Confédération peut en outre subventionner la construction de nouvelles lignes. Une loi spéciale en fixera les principes.»

Il n'y a rien là qui soit de nature à compromettre l'avenir: La Confédération peut subventionner, ce n'est pas une obligation qui lui est faite dès maintenant dans la loi. Il y a le principe de la construction des lignes: nous sommes d'accord, et enfin le principe du rachat pour le réseau accessoire. En observant ces trois principes, vous rassurez des intérêts légitimes qui méritent autant d'être sauvegardés que ceux des grandes lignes.

C'est pourquoi je vous recommande la proposition de MM. Hirter et Geilinger.

M. Favon: La discussion est épuisée, je ne veux donc pas reprendre les arguments qui vous ont déjà été présentés, je me bornerai à une simple observation. Dans ce débat, chacun s'est appliqué

à faire la leçon aux autres. Le parti démocrate socialiste a fait au parti radical des leçons de démocratie et de progrès, d'autre part j'ai entendu mes amis politiques, les interprètes autorisés du radicalisme donner au parti socialiste des leçons de doctrine; les représentants de la droite nous ont donné des leçons de fédéralisme et de fidélité au passé. Je crois que c'est assez de leçons comme cela; si l'on y regarde de près, quels sont les mobiles qui nous inspirent? Nous sommes tous ici de bons citoyens, désireux de travailler au bien de la patrie, mais nous sommes également tous plus ou moins entachés de doctrinarisme et de parti pris. Essayons donc de nous placer sur le terrain de la loyauté et de la bonne volonté réciproque et cessons de nous considérer comme suspects et de nous faire la leçon. Je ne veux, en conséquence, considérer la leçon que M. Cramer-Frey nous a donnée, à nous Genevois, que comme un avertissement amical et discuter très brièvement la situation. Il nous a représenté le canton de Zurich comme faisant de grands sacrifices, tandis que Neuchâtel, St-Gall et Genève apportent dans ce conseil des préoccupations intéressées et il a opposé le patriotisme désintéressé des Zuricois à nos mesquines revendications.

Je ne puis pas nier que l'observation de M. Cramer-Frey m'a fait quelque peine; je lui répondrai par un fait. Je me trouvais à Zurich, il y a quelques mois et j'y entendis une plaisanterie dont je ris comme tout le monde. On racontait qu'un magistrat zuricois, je crois qu'il était conseiller administratif, c'est-à-dire chargé des intérêts de la ville, était allé dans une ville de l'Allemagne du sud, Stuttgart ou Carlsruhe, peu importe, pour étudier des installations pour le service administratif. Comme on lui demandait ce qu'il pensait de cette ville, il répondit: C'est curieux, il y a presque autant de Souabes à Stuttgart qu'à Zurich! C'est une boutade! Je comprends qu'à Zurich on puisse sans crainte envisager le fait d'une colonie étrangère toujours plus nombreuse qui afflue chez elle et contribue à sa prospérité parce que la ville est entourée de magnifiques territoires habités par une population suisse de race et de tradition, qu'elle a autour d'elle pour la garder du cosmopolitisme, la sécurité de son grand canton superbe et qu'il y a d'autres villes qui sont là pour garantir le maintien des traditions suisses. Mais à Genève, quand on vient de Lyon ou de quelque autre ville française, on nous dit: C'est curieux, il n'y a pas de différence, il y a presque autant de Français à Lyon qu'à Genève! Ce propos qui paraît plaisant aux Zuricois ne l'est pas pour nous. Zurich est, je le répète, entouré d'un superbe territoire qui la garantit contre tout danger de cosmopolitisme malgré son rapide accroissement. Notre territoire naturel à nous, celui avec lequel nous entretenons nos relations économiques, avec lequel nous faisons nos échanges et sommes en amitié, fait partie d'un pays étranger. Croyez-vous que lorsque nous vous demandons de ne pas placer les chemins de fer genevois en dehors du grand réseau suisse, quand nous vous demandons de ne pas constituer pour le canton de Genève une sorte de séquestre qui le mette en dehors des grandes relations économiques de la Suisse, nous vous présentons une revendication si mesquine? Oui, sans doute, c'est une question d'in-

térêt, mais aussi de patriotisme et ce serait pour nous une douleur que d'être forcés de voter contre le rachat et de devoir vous dire: Vous n'avez pas compris l'importance que cette question a pour nous et combien il serait grave d'ajouter une nouvelle difficulté à celles contre lesquelles nous avons déjà à lutter.

Nous vous demandons de ne pas faire cela et, tenant compte des circonstances difficiles et délicates où nous sommes, de nous considérer comme faisant partie du réseau suisse. Oui, c'est un intérêt genevois, cantonal, mais les habitants du canton de Genève qui font cette demande vous l'adressent avec la profonde conviction qu'il y a aussi un intérêt pour la patrie à leur donner satisfaction et qu'il y aurait un danger à ne pas le faire.

Je vous demande de réfléchir dans la sincérité de votre patriotisme. Je ne fais ici de leçon à personne, je vous dis seulement: Examinez la situation et vous direz vous-mêmes s'il est patriotique de mettre en dehors du rachat un territoire dans lequel l'idée nationale est plus difficile à défendre qu'ailleurs. Ce sont ceux qui ont jusqu'ici défendu cette idée sans reproche et sans défaillance qui vous supplient de ne pas commettre la faute de les affaiblir dans leur lutte, mais de faire oeuvre de solidarité en étendant la main de la Suisse et en englobant nos intérêts dans ceux de la nation. En défendant les intérêts particuliers de Genève, nous défendons aussi ceux de la nation tout entière, vous le reconnaîtrez avec nous.

Telle est la situation, vous êtes maîtres de voir si les considérations que je vous présente sont de second ordre, et si elles ne sont pas de nature à vous faire passer sur le léger inconvénient d'augmenter l'opération du rachat de 50 à 60 millions sur lesquels il y aura peut-être encore une réduction.

Il y a une part de vérité également dans ce que l'on vous a dit à propos du Jura-Neuchâtelois.

Nous vous faisons part de ces observations avec une franchise et une clarté peut-être excessives, mais la situation est assez grave pour que nous vous disions tout ce que nous pensons. A vous de voir encore une fois si nos raisons ne sont pas de nature à frapper l'assemblée des représentants de la nation suisse, ou si pour des raisons administratives il serait juste de préteriter le canton de Genève. Nous insistons parce que nous voulons fortifier le sentiment national. En cela nous avons la conviction de faire une oeuvre nationale, une oeuvre suisse et c'est pourquoi nous nous permettons de recommander avec tant d'insistance notre manière de voir.

**Meister:** Als ich bei Art. 3bis den Antrag stellte, es möchte dieser Artikel zurückgewiesen und bei Art. 4 beraten werden, fand ich noch nicht den Glauben in diesem Saal, dass wir hier vor einer der wichtigsten Materien stehen. Nachdem nun der Art. 4 zu wiederholten Malen diskutiert worden ist, nachdem die Kommission und einzelne Mitglieder derselben verschiedene Anträge gestellt haben, nachdem man sich heute noch nicht über etwas anderes geeinigt hat als darüber, dass wir vor einer hoch-

wichtigen Frage stehen, sage ich: es ist gut, dass wir bei dieser wichtigen Frage vor allem aus in erster Linie auch auf die politischen Verhältnisse Rücksicht nehmen. Ich habe mir dazumal erlaubt, die Ansicht zu unterstützen, dass wir den internationalen Bahnen oder den Bahnen mit internationalen Anschlüssen eine besondere Aufmerksamkeit schenken. Ich will die Motive hierfür nicht wiederholen, Herr Favon hat sie in einer Art und Weise erörtert, aus der man entnehmen kann, welche Tragweite man der Berücksichtigung der an der Grenze liegenden Landesteile mit Bezug auf die Zukunft beimisst, und es hat Herr Comtesse ein gleicher Weise die besondern Verhältnisse seines Heimatkantons berührt. Sie haben letzthin dem Münsterthal eine Strasse subventioniert, nicht sowohl von der Ansicht getragen, dass hier ein besonderes Bedürfnis vorliege, sondern getragen von der Ansicht, dass gerade die äussersten Landesteile anzuketten seien, dass sie zu überzeugen seien davon, dass man in der Bundesstadt, wie im ganzen Lande herum Wert darauf setzt, dass diese Landesteile sehen, dass sie vom Ganzen berücksichtigt werden. Es scheint mir, dass das Moment, das Herr Favon angeführt hat, dass die 25,000 Franzosen, die in Genf wohnen, etwas durchaus anderes bedeuten als die 25,000 Deutschen, die in Zürich wohnen, von der Bundesversammlung wohl berücksichtigt werden darf.

Es ist aber auch bei verschiedenen Anlässen aus den Debatten herausgeklungen, dass die Fassung des Art. 4, wie sie der Bundesrat bringt und die Fassung, wie die nationalrätliche Kommission sie vorschlägt, die weitesten Volkskreise nicht befriedigt. Die Volkskreise in den Gegenden der Nebenbahnen erblicken bei allem Vertrauen, das sie in unsere Bundesbehörde haben können, nicht ausreichende Garantien dafür, dass ihnen entsprochen werde wie den Hauptbahnen. Es brauchen finanzielle Krisen zu kommen, wie wir sie auch schon erlebt haben, es braucht Knappheit im Geldmarkt einzutreten, so wird ein Referendumsbeschluss über den Ankauf oder den Bau neuer Linien oder Nebenbahnen nicht sicher sein, einer Mehrheit im Volke zu begegnen, und dann sind die Zusicherungen, die wir heute der Bevölkerung bei der Aufklärung über die Tragweite der Abstimmung über die Hauptbahnen geben wollen, ein für allemal oder wenigstens für längere Zeit dahingefallen, und die Bevölkerung wird sagen, den grossen Centren hätten wir geholfen, aber sie, die armen Landesgegenden, müssen nach wie vor auf sich selbst bauen und ihre Opfer weiter selber bringen. Wir müssen also auf irgend eine Art und Weise mehr Garantien dafür geben, dass auch diesen Gegenden geholfen wird, so gut wie wir denjenigen Bahnen, die internationale Anschlüsse haben, bessere Garantien geben müssen. Auf welche Art und Weise können wir diese Garantien geben? Nach meiner Ansicht müssen wir nicht so weit gehen, dass wir sagen müssen: die finanzielle Grundlage der Hauptaktion des Rückkaufs wird mit Bezug auf die Amortisation und mit Bezug auf die Reduktion der Tarife beeinträchtigt. Und da kann man nun doch wohl sagen: wenn wir uns nur auf den Ankauf der noch nicht erworbenen Bahnen beschränken, deren finanzielle Tragweite auf 30—60 Millionen bemessen wird, so kann dadurch die Hauptaktion, die Erwerbung der Hauptbahnen mit der Amortisation, der Reduktion der Tarife u. s. w., nicht wesentlich oder gar nicht beeinträchtigt werden.

Ich glaube, das dürfe man in jeder Versammlung von Wählern konstatieren. Etwas anderes aber wäre es, wenn wir in unseren Zusicherungen weiter giengen und sagten: Wir unterstützen auch von vorneherein Neubauten, neue Linien, wir geben Bundesbeiträge an solche. Damit geraten wir auf ein abschüssiges Feld, wo wir nicht mehr ruhig sagen können: Die und die finanzielle Tragweite hat unsere Vorlage. Es wird den Gegnern der Vorlage, denjenigen, die das finanzielle Schreckgespenst an die Wand malen, Thür und Thor geöffnet, und das Volk der Zweifler wird denen viel mehr Glauben schenken, die die Tragweite pessimistisch anschauen, als denjenigen, die, getragen von der nationalen Idee, die es durchzuführen gilt, die Sache rosiger, optimistischer darstellen. Wenn wir von diesem Gesichtspunkte ausgehen, so müssen wir sagen: wir müssen für den Erwerb der noch nicht zurückgekauften Bahnen eine Reduktion, eine Formel finden, die ausreichende Garantien bietet. Wir müssen deshalb im Sinne des Antrages Geilinger-Hirter, des Antrages, wie ihn Herr Heller s. Z. gestellt hat und wie er im Antrage Comtesse enthalten war, für diese Bahnen die Beschlüsse der Bundesversammlung als ausreichend erachten und diese Linien vom Referendum entkleiden.

Dagegen müssen wir den Bau neuer Bahnen im Sinne des Art. 4bis allerdings dem Referendum unterstellen, d. h. ihm als Gesetzesmaterie betrachten. Ich glaube, wenn wir nach diesen beiden Richtungen hin vorgehen, so leisten wir der Annahme der Gesetzesvorlagen einen Dienst; wir beruhigen die verschiedensten Landesgegenden, seien es Grenzdistrikte, Grenzkantone oder Kantone der innern Schweiz oder des Westens. Indem wir diese Angelegenheit des Erwerbes dem Referendum entziehen und in die Machtsphäre der Bundesversammlung legen, begehen wir nicht etwas, was inkonstitutionell ist oder was wir nicht verantworten könnten. Ich möchte diesfalls noch beifügen, dass wir in den Kompetenzen- und Aufgabenkreis, den wir dem Verwaltungsrate, diesem neuen schweizerischen Verwaltungsrate zugewiesen haben, ausdrücklich auch die Untersuchung und Antragstellung über weitere Linien aufgenommen haben, und ich glaube kaum, dass die Bundesversammlung von sich aus, wenn sie nicht in Uebereinstimmung mit dem Verwaltungsrate ist, die Erwerbung einer neuen Linie durchführen würde. Es sind also mehr Garantien geschaffen als früher, wo die Anregung vom Bundesrate ausgieng und einfach in den Schoss der Bundesversammlung hineingelegt wurde. Es werden beim Erwerb oder Bau neuer Linien Leute, welche den verschiedensten Teilen des Volkes entnommen sind, mitzureden haben, und diese Thatsache bildet für mich einen Grund mehr, um entgegen frühern Anschauungen die Materie dem Referendum zu entziehen und sie in die Machtsphäre der Bundesversammlung zu legen.

Ich empfehle Ihnen also den Antrag Geilinger-Hirter betr. Art. 4 und 4 bis; dagegen spreche ich mich ohne weitere Begründung gegen die Aufnahme des Art. 4ter aus, der die Subventionsfrage weiter regulieren will.

M. Rossel: Je tiens à rappeler, puisqu'on n'en parle plus, le texte des propositions de la commission à l'art. 4. Ces propositions sont ainsi conçues:

«La Confédération a en outre le devoir de travailler au développement du réseau suisse des chemins de fer, y compris les chemins de fer secondaires.

Le rachat des chemins de fer non prévus dans la présente loi, la construction de nouvelles lignes, ainsi que l'appui financier à leur accorder, son réservés à des arrêtés fédéraux spéciaux, qui sont toutefois soumis au referendum aux termes de l'article 89 de la constitution fédérale.»

Si ces propositions de la majorité de la commission du conseil national ont été abandonnées, ce que j'ignore, je les reprendrai et vous prierai de les adopter.

Elles sont nées du besoin ressenti par un grand nombre de membres du conseil national de donner satisfaction à des intérêts qu'il ne serait pas juste de méconnaître. On a voulu par là protéger les contrées qui possèdent des chemins de fer qui ne sont pas compris dans l'opération du rachat, de même que celles qui ne possèdent pas encore des chemins de fer et qui ont été laissées de côté jusqu'ici. On a voulu traiter tous ces intérêts de la même manière; on a voulu que toutes ces questions pussent être réglées, non par une loi générale qui se ferait attendre longtemps encore, mais par des arrêtés spéciaux soumis au referendum. J'aurais volontiers abandonné la clause référendaire pour ce qui me concerne, mais je ne songe pas à faire des difficultés à ce sujet. Je reprends donc purement et simplement le texte de la majorité de la commission, que je crois préférable à celui de MM. Geilinger et Hirter.

Ces messieurs ont imaginé trois modes de traitement différents pour le réseau secondaire actuel et futur. Le rachat des lignes actuelles peut se faire par simples arrêtés fédéraux non soumis au referendum; pour l'achat et la construction de lignes nouvelles il faudra des arrêtés fédéraux spéciaux avec clause référendaire; enfin, la Confédération ne pourra subventionner la construction de nouvelles lignes qu'en vertu d'une loi qui n'est pas près d'être faite.

Pour ma part, je considère l'espèce de satisfaction que nous donne l'art. 4ter des propositions de MM. Geilinger et Hirter comme une consolation très platonique et même assez illusoire.

D'après l'art. 23 de la constitution de 1874, en effet, la Confédération a le droit de subventionner les chemins de fer; en reproduisant ce principe dans le texte de la loi sur le rachat, on n'y ajoute donc rien; au contraire, on a plutôt l'air de renvoyer la solution de la question à un avenir fort éloigné, puisque la loi spéciale prévue par MM. Hirter et Geilinger se fera longtemps attendre; lorsqu'on la réclamera, on ne laissera pas de répondre que les études ne sont pas suffisamment avancées et je me demande quand nous l'obtiendrions. Ce que nous désirons, nous, les partisans des subventions, c'est que la question soit résolue d'une façon pratique et dès maintenant.

Dans ces circonstances je crois qu'il serait préférable d'en revenir à la proposition de la majorité de la commission qui assure à tous les intérêts lé-

gitimes dont j'ai parlé un traitement égal, puisqu'il les soumet tous à des arrêtés fédéraux avec la clause du referendum, et que ces arrêtés pourront être provoqués au fur et à mesure que les besoins se produiront.

Je ne reprendrai pas aujourd'hui les arguments que j'ai développés l'autre jour en faveur des subventions à accorder aux lignes nouvelles; mais, bien que l'honorable président de la commission du conseil national ait exprimé le désir qu'on ne touchât pas à ce point une fois de plus, je tiens à répéter encore une fois que la question des subventions est intimement liée à celle du rachat. Il ne faut pas perdre de vue, qu'une fois le rachat effectué, l'initiative des particuliers en matière de chemins de fer sera arrêtée, peut-être définitivement; nous serons obligés alors de recourir aux pouvoirs publics, pour compléter notre réseau, lorsque les contrées et les cantons qui ne sont pas pourvus de chemins de fer se seront adressés en vain au capital privé. Il convient dès lors que l'état, en nationalisant les voies ferrées, promette son aide à ces contrées; il doit leur témoigner autant de sollicitude qu'à celles qui sont traversées par un réseau compris dans l'opération du rachat.

On nous a reproché de vouloir trop charger la voiture! C'est un argument plus commode que solide; en effet, le peuple suisse ne craint pas les dépenses faites dans l'intérêt public, surtout lorsqu'elles constituent un véritable placement de fonds, en avance sur le prix de futurs rachats. Ce qu'il ne peut pas souffrir, c'est l'inégalité de traitements, l'apparence même de l'injustice, et vous commettriez une injustice, en tenant en dehors du rachat les contrées auxquelles j'ai fait allusion et qui attendent aussi que la Confédération s'intéresse à elles et concoure à leur prospérité.

Je ne veux pas en dire davantage pour aujourd'hui; il me semble que la solution la plus simple, la plus claire, la plus juste, serait de revenir aux propositions de la majorité de la commission, propositions dont j'ai donné lecture tout à l'heure, et qui paraissent avoir été oubliées un peu par ceux qui les ont formulées.

**Wunderly:** Ich möchte in dieser hochwichtigen Angelegenheit Ihre Aufmerksamkeit nur für einen kurzen Moment in Anspruch nehmen. Ich stehe auf dem Boden der Minderheit der Kommission und zwar aus rein finanziellen Gründen. Auf der einen Seite sage ich mir: Wenn Sie, wie schon bemerkt wurde, den Karren allzu stark belasten, so wird auch das Volk die Belastung ansehen und fragen: wie weit gehen eigentlich die Verbindlichkeiten, welche wir hier eingehen müssen? Wie weit gehen die Summen? Das weiss nun kein Mensch. Wenn Sie den Antrag der Mehrheit annehmen, so weiss man nicht, wohin die Subventionen führen; Sie werden einfach vor dem Faktum stehen, dass Sie eines schönen Tages wieder 200 oder 300 Millionen aufnehmen müssen. Ich glaube nun, Sie thun vom finanziellen Standpunkt aus besser, wenn Sie zuerst die 700 oder 750 Millionen solid placieren. Ich sage solid placieren; denn Sie können die 750 Millionen allerdings jeden Augenblick in Frankreich unterbringen, allein das ist mehr als ge-

fährlich. Heute schon ist die Schweiz gegenüber Frankreich kolossal engagiert; mit ihren verschiedenen kantonalen und eidgenössischen Anleihen hat die Schweiz kolossale Verbindlichkeiten gegenüber Frankreich. Schon dieses Jahr standen die Wechselkurse von Paris um  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  % höher; d. h. die Interessen von Bund und Kantonen müssen mit Agio bezahlt werden; statt des Nennwerts müssen wir  $100\frac{1}{2}$  oder  $100\frac{3}{4}$  geben. Wenn wir nun in Frankreich noch weitere Hunderte von Millionen Schulden kontrahieren, wo soll da der Pariser Kurs hin, wie sollen wir unsere Interessen wahren? Unter Umständen kann der Pariser Kurs noch 2 bis 3 % höher gehen und wir kommen in die Papierwirtschaft hinein. Lesen Sie die englischen Börsenberichte und sehen Sie zu, wie sich die englische Finanz zu einem solchen Anleihen verhalten wird und zu welchen Konditionen uns die englische Finanz das Geld liefern wird. Von England haben wir viel weniger zu fürchten, als von Frankreich aus. Stellen Sie sich vor, wir haben im ganzen rund 400 bis 500 Millionen in Frankreich placiert und wir stehen am Vorabend eines Krieges, so braucht die französische Regierung keinen Soldaten an die Grenze zu stellen, sondern kann die Schweiz an der Börse ruinieren. Sie braucht nur 100 oder 200 Millionen zu ausserordentlich billigem Kurse zu verkaufen, so sind wir ruiniert und alle unsere militärischen Einrichtungen können uns nichts helfen; denn wenn der Kredit des Landes ruiniert ist, wo hinaus wollen Sie dann?

Ich sage somit, wir müssen vorerst beim ersten Schritte bleiben, müssen vorerst sehen, wie wir diese 750 Millionen unterbringen, ob wir sie in der Schweiz unterbringen können oder ob wir dafür englisches Kapital bedürfen. Wenden Sie sich nach Frankreich, so riskieren Sie sehr viel; Sie setzen nicht nur den Kredit aufs Spiel, sondern auch die schweizerische Ehre. Das ist meine vollständige Ueberzeugung. Ich hätte es lieber gesehen, wenn man gesucht hätte, in der Schweiz den richtigen Boden zu gewinnen. Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk, das soll heissen, dass sie auch dem Schweizervolke zum grossen Teile angehören sollen, dass wir nicht auf das Ausland angewiesen sind und nicht eines schönen Tages — wir wollen hoffen, es komme nicht — unter Umständen durch die französische Börse ruiniert werden können. Das ist viel gefährlicher, als Sie es sich vorstellen, und schon heute zeigen sich die Sachen im kleinen; heute schon ist der Pariser Kurs  $100\frac{1}{2}$  und  $100\frac{3}{4}$ , und ich habe die völlige Ueberzeugung, dass, wenn z. B. nur 300 Millionen in Frankreich placiert werden, im Momente, wo die Zinsen der Obligationen fällig sind, der Pariser Kurs unter Umständen 5% über par gehen kann. Wie wollen Sie dann dem abhelfen? Wohin zielen Sie? Ich glaube, wir sollten dahin zielen, dass wir bei der schweizerischen Einfachheit und Solidität bleiben, dass wir diese Schulden zum voraus auf solide schweizerische Art zu placieren suchen und nachher sehen, wie wir weiter fahren wollen.

Wenn wir uns nach England wenden, so fragt es sich wieder, welche Konditionen werden von dort gestellt? Wie steht der englische Kurs? Wie teuer kommt das englische Geld? Allerdings hat man dann politisch von England nichts zu befürchten, und ich würde es darum zehnmal lieber sehen,



wenn wir uns etwas mehr an England halten und das englische Geld in Anspruch nehmen würden. Mit Frankreich ist die Sache höchst gefährlich; Frankreich ist ein reiches Land, das unter Umständen ein Opfer von 100 oder 200 Millionen leicht in die Wagschale werfen kann, um unsern Kredit blosszustellen und uns zu ruinieren.

Ich bitte Sie sehr, diese Reflexionen doch recht zu überlegen, ehe Sie den Karren zu stark belasten. Bleiben Sie vorerst bei den fünf Hauptbahnen, lassen Sie erst nicht nur das Bahnwesen und die Organisation, sondern auch die Finanzen erstarken und dann kann man nachher hier darauf eintreten.

**M. Péteut:** Permettez-moi d'ajouter quelques mots en faveur des subventions à accorder aux chemins de fer secondaires.

Que demandons-nous? L'application pure et simple des dispositions de l'art. 23 de la constitution fédérale, c'est-à-dire le paiement d'une créance que vous avez souscrite, vous les membres du conseil national, qui a été ratifiée par le peuple suisse, l'exécution d'un contrat stipulé par vous, approuvé par lui. Pouvez-vous nous refuser cela? Non, vous ne le pouvez pas, vos sentiments de patriotisme, d'équité, de justice vous le défendent. Vous pourrez nous objecter que ce contrat est vicieux, qu'il ne fixe pas le montant dû ni la date de paiement. C'est vrai, mais la constitution fédérale qui était aussi un engagement, ne fixait non plus ni le montant de la créance ni la date d'échéance; cependant vous avez voté des sommes considérables pour construire des bâtiments de postes à Genève, Lausanne, etc., pour des corrections de torrents, des endiguements de rivières dans les Alpes, la construction des routes alpêtres. Est-ce qu'on n'est pas venu nous dire que ces dépenses étaient nécessaires pour faciliter les relations de canton à canton? Nous vous demandons la même chose, nous demandons que des contrées qui ne sont pas encore reliées avec le centre de la Suisse le soient. L'autre jour, vous avez voté une subvention de passé fr. 160,000 pour la route de l'Umbrail, qui intéresse une population de 2000 habitants. Eh bien, la position des habitants des contrées qui n'ont pas de chemins de fer est exactement la même que l'était celle de la vallée que vous venez de favoriser. Voulez-vous les négliger? Non, vous ne le voulez pas.

J'ai été surpris d'entendre M. Cramer-Frey exprimer la crainte que nous nous lancions dans l'inconnu. C'est absolument faux. Ce que nous demandons ne conduit pas à l'inconnu, pas plus que les dispositions de l'art. 24.

Que se passerait-il dans la réalité, si notre proposition était adoptée? C'est que la Confédération ne subventionnerait que des chemins de fer d'utilité publique et seulement quand les cantons et les communes intéressés auraient accordé des subsides. On ne demandera pas de subsides à la Confédération pour des lignes d'intérêt privé. C'est l'assemblée fédérale qui fixera les subsides. Or, il n'y aura pas tant de millions à dépenser comme on veut le faire croire aujourd'hui. On commencera très doucement par des petites sommes; quand plus tard le réseau complet sera entre les mains de la Confédération, c'est alors que

les grosses dépenses pourront survenir. Mais l'établissement des lignes secondaires qui ne sera possible qu'avec le secours de la Confédération, augmentera le revenu des grandes lignes en même temps que le produit des douanes, par le fait de l'installation de nouvelles industries dans les contrées desservies. On voit le moment où dans les cantons des Grisons et du Valais il y aura des fabriques comme partout ailleurs. Alors, plus de crainte, M. Wunderly sera étonné de voir combien il s'était trompé.

Je ne m'étendrai pas plus longuement sur ce point, touché par d'autres orateurs; mais j'insiste et j'en reviens à dire que nous ne demandons que l'exécution des dispositions de la constitution fédérale, ce que vous ne pouvez pas nous refuser; ces dispositions, le peuple suisse les a votées.

Si donc vous êtes prêts à les appliquer — et j'espère que ce sera le cas ici — vous devez adopter la proposition de MM. Geilinger et Hirter ou celle de la minorité de la commission.

**Schobinger:** Ich vermag im Antrag Geilinger und Hirter keinen andern Zweck zu erblicken, als denjenigen, dem Referendum aus dem Wege zu gehen. Der Bundesrat soll ermächtigt werden, die Nebenbahnen zu kaufen, allerdings mit Zustimmung der Räte; man will also nicht einmal den Weg des Bundesbeschlusses einschlagen, um auch hier dem Referendum aus dem Wege zu gehen. Nun ist es doch sonderbar, dass wir für den Ankauf der Hauptlinien den Gesetzgebungsweg einschlagen und für den Bau neuer Linien ebenfalls. Welcher innere Unterschied besteht denn zwischen dem Bau und der Erwerbung einer Nebenbahn? Wenn ich ein Haus baue oder kaufe, so wird das so ziemlich die gleichen finanziellen Konsequenzen für mich haben, und so wird auch der Bau oder die Erwerbung einer Nebenbahn für den Bund die gleichen finanziellen Konsequenzen haben.

Uebrigens will ich noch auf einen besondern Grund hinweisen, der bisher in der Diskussion noch nicht berührt wurde. Wenn wir die Nebenbahnen kaufen wollen, so werden wir dieselben nicht auf Grund der Konzessionen kaufen können. Wir wissen alle, dass die Nebenbahnen schlecht rentieren und dass andererseits die Konzessionen die Bestimmung enthalten, dass mindestens der Anlagewert bezahlt werden müsse; also können wir hier den konzessionsgemässen Weg für den Rückkauf nicht einschlagen, sondern es muss der freihändige Kauf Platz finden. Wenn nun beim konzessionsgemässen Kauf der Hauptbahnen der Gesetzgebungsweg als nötig befunden wurde, so muss um so viel mehr dieser Weg im Falle des freihändigen Kaufes eingeschlagen werden. Welche Garantien hat das Volk, dass wirklich der richtige Preis bezahlt wird? Sind wir so gar sicher, dass nicht andere Einflüsse, als die genauen Zahlen, bei der Feststellung des Preises der Nebenbahnen massgebend sind? Ich glaube, es kann kein Zweifel darüber walten, dass der richtige Weg der Gesetzgebungsweg ist.

Ich verweise übrigens auch noch darauf, dass, meines Wissens wenigstens, in Deutschland keine Bahn gekauft wurde ausser auf dem Gesetzgebungsweg, und es wäre sonderbar, wenn wir andere Wege

begehen würden aus Gründen, die auf der Hand liegen, um gewisse Kreise für das Gesetz günstig zu stimmen. Die Mutmassung liegt dann sehr nahe, dass man für die Bahnen mehr bezahlen will, als sie wert sind. Aus diesen Gründen stimme ich gegen den Antrag Geilinger-Hirter.

**Hirter:** Die Aeusserungen des Herrn Vorredners nötigen mich zu einer kurzen Erwiderung. Man muss denn doch darauf hinweisen, dass wir auf dem Gesetzgebungswege vom Volke die Vollmacht wünschen, diese Nebenbahnen auf Grundlage des freihändigen Rückkaufes zu erwerben. Wenn heute ihr Wert bereits festgestellt werden könnte, so könnte man gleich ins Rückkaufgesetz eine bestimmte Summe als solche aufnehmen. Was wir davon kennen, das ist der Maximalbetrag; derselbe ist ausgerechnet als Anlagewert mit 60 Millionen. Wir wissen aber, dass mit dieser Summe die Bahnen zu teuer bezahlt würden, und aus diesem Grunde bleibt der freihändige Rückkauf. Wenn nun aber heute diese Frage geordnet werden soll und im gleichen Gesetze geordnet werden soll, so bleibt uns nichts andres übrig, als vom Volke die Vollmacht zu verlangen, diese Bahnen zu dem Wert zurückzukaufen, welchen wir dann als den richtigen erachten. Nun ist es allerdings eine Frage des Selbstvertrauens der Bundesversammlung und eine Frage des Vertrauens des Volks, ob es nämlich der Bundesversammlung zutraut, diese Bahnen nach eingeholtem Bericht seitens des Bundesrates nicht zu teuer zu erwerben. Und um welche Summe handelt es sich? Um eine Summe, die kaum 30 Millionen erreichen wird. Das ist das einzige, was wir vom Volke verlangen in einem Momente, wo es die Zustimmung zum Rückkauf des annähernd eine Milliarde betragenden Netzes geben soll.

Nun sind einige Bemerkungen gefallen, die ich mit Rücksicht auf das stenographische Bulletin nicht unerwidert lassen kann; es sind das die Aeusserungen des Herrn Wunderly. Vorerst mich meine Verwunderung darüber aussprechen, dass Herr Wunderly, nachdem er vor einigen Tagen den Antrag Comtesse in ursprünglicher Fassung empfohlen hat, heute mit solcher Energie dagegen auftritt. Die ursprüngliche Fassung sei der Rückkauf gestützt auf Art. 2 zum konzessionsmässigen Preise; dann hätte man also für die kleinen Bahnen den Anlagewert zu bezahlen, während wir das gerade nicht wollen, denn wir wollen den wirklichen Wert ausrichten. Ich betrachte das letztere als den richtigen kaufmännischen Standpunkt.

Dann ist gesprochen worden von der Abhängigkeit unseres Landes von Frankreich. Es ist ja wahr, dass man, um gewisse Bedingungen des Zinsfusses zu erlangen, an den französischen Markt gehalten ist. Allein gerade beim Rückkauf der Eisenbahnen werden Sie das Mittel in der Hand haben, um zu vermeiden, dass zu viele dieser Titel im Auslande placiert werden. Es ist bereits auf verschiedene Weise angedeutet worden, dass es möglich sein sollte, mit den gegenwärtigen Gläubigern der Bahnen ein Abkommen zu treffen, so dass nur ein Tausch der Titel nötig ist und nicht eine Deplacierung.

Was den Kurs der Pariser Titel anbetrifft, so nehme ich für die Emissionsbanken das Verdienst

in Anspruch, dass es ihnen gelungen ist, seit langer Zeit den Pariser Kurs herabzudrücken, und seit langer Zeit steht der Pariser Kurs nicht mehr auf 100<sup>1</sup>/<sub>2</sub> und 100<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, sondern er steht heute im Kursblatte auf 100,10 bis 100,12. Wenn man nun von Abhängigkeit sprechen will, so möchte ich doch fragen: warum steht auch in Deutschland das Pariser Papier über pari? Ich glaube, dass diejenigen Recht behalten, welche sagen: der Kurs auf Paris ist darum immer so hoch, weil Paris sich nach und nach die Stellung eines Weltplatzes verschafft hat; dort werden so viele Ausgleichungen gemacht, dass es nötig wird, Pariser Papier zu kaufen, und mit der Nachfrage steigt natürlich auch der Preis.

Was den Rat von Herrn Wunderly betr. Aufnahme von Anleihen in England betrifft, so muss ich auch dort darauf hinweisen, dass, wenn auch der Kurs der englischen Papiere scheinbar nicht so viel variiert, wie der französische, es doch aufs Gleiche herauskommt. Wenn der englische Kurs um fünf Rappen variiert, so kommt das auf hundert Franken einer Steigerung oder einem Abschlage von 20 Rappen gleich. Also muss man sich nicht täuschen.

Darin bin ich mit Herrn Wunderly einverstanden, dass wir vor allem aus darnach trachten, die nötigen Gelder für den Eisenbahnrückkauf im Inlande aufzubringen; das wird das Richtige sein, und wenn wir das beachten, so wird die Gefahr jedenfalls nicht so gross sein, als Herr Wunderly sie geschildert hat.

Zum Schlusse möchte ich Ihnen nochmals empfehlen, die Anträge von Herrn Geilinger und meiner Wenigkeit anzunehmen.

**Bundesrat Zemp:** Ich werde Sie nicht lange hinhalten. Ich werde auch nichts Neues sagen; aber nach dem Verlauf, den die Diskussion namentlich mit Bezug auf die Frage der Subventionierung neuer Bahnen genommen hat, bin ich verpflichtet, neuerdings den Standpunkt des Bundesrates festzustellen. Es ist derselbe Standpunkt, den wir von Anfang an eingenommen haben. Wir lehnen des bestimmtesten alle Anträge ab, welche dahin tendieren, durch irgend eine Disposition des Gesetzes heute die Subventionierung neuer Linien zu präjudizieren. Wir halten das für gefährlich, für verfrüht, für unüberlegt.

Es ist Ihnen bekannt, dass eine Eingabe der bündnerischen Regierung um Subventionierung der rhätischen Bahnen zur weiteren Untersuchung und Berichterstattung an den Bundesrat gewiesen worden ist. Der Bundesrat betrachtet die Sache als eine sehr ernste und hat drei Departemente mit den dahergigen Prüfungen beauftragt. Der Bundesrat wird auch nicht zögern, die Untersuchungen vorzunehmen und Ihnen, sobald es überhaupt möglich ist, Bericht und Antrag vorzulegen. Warten Sie doch ab, was diese Untersuchungen nicht nur für die Bündnerbahnen, sondern überhaupt für die ganze Situation, vor welche wir in Bezug auf die Subventionierung von Bahnen gestellt werden, ergeben werden. Wenn Sie den Antrag der Herren Hirter und Geilinger annehmen und heute schon erklären, dass die Subventionierung grundsätzlich ausgesprochen, das Weitere dem Gesetze vorbehalten sei, dann haben Sie allerdings geurteilt; aber ich glaube sagen zu

dürfen, dass Sie unüberlegt geurteilt haben, ohne zu wissen, welche Tragweite dieser Beschluss haben werde. In diesem Punkte giebt es also für uns keine andere richtige Lösung als Ablehnung aller daherigen Anträge.

In Bezug auf die Frage der Ermächtigung des Bundesrates, noch weitere Bahnen zu erwerben, habe ich schon in einem frühern Stadium die Meinung des Bundesrates dahin ausgesprochen, dass eine solche Erwerbung auf dem Wege der Gesetzgebung stattfinden könne. Weiter hierüber zu diskutieren, halte ich für dermalen nicht für nötig.

**Präsident:** Da kein Redner mehr eingeschrieben ist, so erkläre ich die Diskussion als geschlossen. Was die von Herrn Häberlin gestellten Amendements anbetrifft, so sind sie sowohl als zum Antrag Hirter-Geilinger, wie zum Antrag der Kommissionsmehrheit gestellt zu betrachten.

Abstimmung. — *Votation.*

In einer Reihe eventueller Abstimmungen wird 1) der Antrag des Herrn Häberlin, statt «Bundesbeschlüsse, welche dem Referendum unterliegen», zu sagen, «auf dem Wege der Gesetzgebung» mit grosser Mehrheit gegen 14 Stimmen angenommen, ebenso 2) dessen Antrag betr. Ablehnung einer Unterstützung neuer Bahnen (womit Art. 4ter der Herren Geilinger und Hirter wegfällt) mit 56 gegen 49 Stimmen, sowie 3) dessen Antrag, im Vorschlag Hirter den Ausdruck «Normalbahnen» zu ersetzen durch «andere Bahnen», mit 49 gegen 46 Stimmen. In einer weitem eventuellen Abstimmung wird sodann der derart amendierte Antrag der Herren Geilinger und Hirter dem amendierten Antrage der Kommissionsmehrheit gegenüber mit 57 gegen 52 Stimmen und endlich, in definitiver Abstimmung, dem Antrage der Kommissionsminderheit gegenüber mit 65 gegen 50 Stimmen festgehalten.

(Dans une suite de votations éventuelles, la proposition de M. Häberlin, que toutes ces questions soient réglées par voie de législation spéciale au lieu de les régler par voie d'arrêtés fédéraux soumis au referendum, est adoptée par grande majorité contre 14 voix. La seconde proposition de M. Häberlin, de supprimer partout l'idée de la subvention financière, est également adoptée par 56 voix contre 49. En conséquence l'art. 4ter de la proposition Geilinger/Hirter tombe. La troisième proposition Häberlin, de supprimer les mots «à voie normale» dans la proposition de MM. Geilinger et Hirter, est adoptée par 49 voix contre 46. En dernière votation éventuelle, la proposition Geilinger-Hirter, ainsi amendée, l'emporte par 57 voix contre 52 sur la proposition de la majorité de la commission. En votation définitive, cette décision est maintenue par 65 voix contre 50.)

**Präsident:** Ich schlage Ihnen vor, hier abbrechen. Vorher hat aber noch Herr Sourbeck das Wort verlangt behufs Abgabe einer Erklärung.

**Sourbeck:** Sie haben heute morgen nach zweiter Beratung in Betreff des Art. 15 dem Beschluss des Ständerates zugestimmt. In diesem Beschluss des Ständerates ist in Bezug auf die Bevölkerungsschichten, welche bei der Wahl des Verwaltungsrates vom Bundesrate berücksichtigt werden sollen, vom Eisenbahnpersonal nicht die Rede. Es gieng aber aus der heutigen Diskussion zweifellos hervor, dass die Mehrheit des Rates der Meinung war, dass dem Eisenbahnpersonal auch eine Vertretung zukomme. Es ist daher für mich nicht zweifelhaft, dass Sie dem Beschlusse des Ständerates in dem Sinne zugestimmt haben, dass der Bundesrat bei der betreffenden Wahl das Eisenbahnpersonal auch berücksichtige. Ich bin meinerseits überzeugt, dass der Bundesrat meiner Auffassung beistimmt. Um spätere Zweifel und Streitigkeiten hierüber zu verhüten, gebe ich diese Erklärung ab, damit sie im stenographischen Protokoll ihren Platz finde.

**Präsident:** Will zu dieser Erklärung das Wort verlangt werden?

**Sonderegger (I.-Rh.):** Nachdem der Nationalrat heute Vormittag beschlossen hat, ohne weiteres dem Beschlusse des Ständerates beizutreten, glaube ich, sei es nicht mehr zulässig, in irgend einer Form auf diesen Beschluss zurückzukommen, auch nicht einmal mehr die Aufnahme einer Protokollerklärung zu verlangen. Ich beantrage daher, über die Anregung des Herrn Sourbeck zur Tagesordnung zu schreiten.

**Häberlin:** Ich glaube nicht, dass die Anregung des Herrn Sourbeck absolut unzulässig sei. Ich habe die vollendete Ueberzeugung — ich habe sie heute morgen selbst ausgesprochen — dass bei der Wahl durch den Bundesrat alle diejenigen Kreise berücksichtigt werden müssen, welche in den Anträgen genannt und in Diskussion waren. Ich würde annehmen, es sei gesagt: Arbeiter, Handel, Gewerbe, Landwirtschaft, Eisenbahnpersonal, etc. Ich würde nichts am Texte ändern; aber ich glaube, Herr Sourbeck habe das Recht, diese Erklärung abzugeben.

**Keel:** Ich glaube auch, dass der Antrag des Herrn Sourbeck zulässig sei. Wir können in jedem Augenblick wiedererwägen, solange wir unsere Beschlüsse nicht dem Ständerate übergeben haben. Es tritt nicht Artikel für Artikel in Kraft, bis wir die ganze Beratung abgeschlossen haben.

**Curti:** Nach dem Reglement können Wiedererwägungsanträge erst bei der zweiten Beratung ausgeschlossen werden, wo zwischen den beiden Räten Einigkeit herrscht. Solange die erste Beratung fort dauert, sind Wiedererwägungen möglich.

Es kann also keine Rede davon sein, dass man auf diese Frage nicht zurückkommen könne, obschon ich meinerseits es gerne sähe, dass man in anderer, weitergehender Weise auf diese Frage zurückkäme, als Herr Sourbeck es wünscht.

**Präsident:** Ich erlaube mir, zu beantragen, heute nichts zu beschliessen, sondern Herrn Sourbeck auf den Weg der Wiedererwägung zu verweisen.

**Sourbeck:** Ich wollte keinen Wiedererwägungsantrag stellen. Ich wollte nicht auf die Sache zu-

rückkommen, sondern einfach eine der heutigen Situation entsprechende Erklärung zu Protokoll geben.

**Präsident:** Ich frage Sie an, ob Sie damit einverstanden sind, dass wir Herrn Sourbeck auf den Weg der Wiedererwägung verweisen? — Es scheint dies der Fall zu sein.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1897 - 17:00
Date	
Data	
Seite	1147-1160
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 830

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 59

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 7. Oktober 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 7 octobre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } *Hr. Grieshaber.*

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 1147 hievor. — Voir page 1147 ci-devant.)

Es liegen folgende neue Anträge vor:

**Wiedererwägungsantrag  
von Herrn Nationalrat Scherrer-Fülleemann.**  
7. Oktober 1897.

Art. 15 bis. Zu den Sitzungen des Verwaltungsrates sind ausserdem 25 Vertreter der grossen wirtschaftlichen Verbände der Schweiz mit beratender Stimme beizuziehen.

Die Bezeichnung dieser Verbände, die Zahl der denselben zukommenden Vertreter, sowie das Wahlverfahren bestimmt ein vom Bundesrat auszuarbeitendes Reglement, welches der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt.

Les nouvelles propositions suivantes sont en présence:

**Proposition  
de M. le conseiller national Scherrer-Fülleemann.**  
7 octobre 1897.

Revenir sur l'art. 15 et adjoindre un art. 15 bis ainsi conçu:

Art. 15 bis. Prendront en outre part aux séances du conseil d'administration, avec voix consultative, 25 représentants des grandes associations économiques de la Suisse.

La désignation de ces associations, le nombre de représentants qui leur revient, ainsi que le mode de leur nomination, seront fixés dans un règlement élaboré par le conseil fédéral et soumis à la ratification de l'assemblée fédérale.

**Antrag  
von Herrn Nationalrat Rusconi.**  
7. Oktober 1897.

Art. 47 b.

Die Rechte der Kantone, welche an die Gotthardbahn Subventionen gewährt haben, bleiben voll und ganz vorbehalten.

**Proposition  
de M. le conseiller national Rusconi.**  
7 octobre 1897.

Art. 47 b.

Les droits des cantons, qui ont accordé des subventions pour le chemin de fer du Gothard, restent entièrement réservés.

**Präsident:** Ich schlage Ihnen vor, nun der Reihe nach auf die verschiedenen an die Kommission zurückgewiesenen Punkte zurückzukommen.

Zustimmung — (*D'accord*).

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** In erster Linie möchte ich Sie bitten, auf Art. 10 zurückzukommen. Der Ständerat hat beschlossen, den letzten Satz von Art. 9 des Bundesrates zu streichen: «soweit die Voraussetzungen hiefür bei denselben vorhanden sind». Nun besteht die Gesetzgebung über die Privatbahnen fort. Das Gesetz von 1872 über Bau und Betrieb von Eisenbahnen enthält u. a. Vorschriften über die Erteilung von Konzessionen, was auf die Bundesbahnen nicht anwendbar ist. Ferner haben wir das Gesetz über das Stimmrecht der Aktionäre etc. Es ist daher nötig, dass wir den Schlusspassus der bundesrätlichen Vorlage wieder aufnehmen. Wir empfehlen Ihnen also, den Art. 10 genau so zu fassen, wie Art. 9 nach der Vorlage des Bundesrates.

Zustimmung — (*D'accord*).

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** In Art. 16, Ziffer 17 hat die Kommission eine Aenderung vorgenommen und eingeschaltet «und der Vollziehungsverordnungen». Es liegt hier ein Irrtum vor. Es kann sich nicht darum handeln, dass der Verwaltungsrat Abänderungen an Vollziehungsverordnungen zum vorliegenden Gesetze begutachte, sondern nur Abänderungen an der Eisenbahngesetzgebung und den Verordnungen, welche Bezug auf den Eisenbahnbetrieb selber haben. Ich möchte Ihnen daher in Uebereinstimmung mit der Kommission vorschlagen, die Ziffer 17 am Schlusse folgendermassen zu fassen: «von Abänderungen der Gesetze und Verordnungen».

Angenommen. — (*Adopté*).

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Es sind an die Kommission ferner zurückgewiesen worden: der Art. 24, Ziffer 16 und der Art. 34, Ziff. 4, welche zu einander in einem gewissen Konnex stehen. Art. 24, Ziff. 16 stellt in den Geschäftskreis der Generaldirektion die Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten, soweit dieselben nicht den Kreisdirektionen übertragen werden. Dem entsprechend hat der Art. 34, Ziff. 4 der Kommissionsvorlage den Kreisdirektionen übertragen: «Die Ausführung von Ergänzungsbauten und sonstiger baulicher Aenderungen auf dem im Betriebe stehenden Bahnnetze, soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird.» Nun hat Herr Wild eine Anregung in dem Sinne gemacht, dass die Kreisdirektionen über die Ausführung solcher Neu- und Ergänzungsbauten, welche in ihren Rayon gehören, selber bestimmen und dieselben selber ausführen können. Ihre Kommission hat über diese Anregung beraten, ist aber zu dem Beschluss gekommen, Ihnen zu beantragen, es bei der vorliegenden Redaktion

bewendet sein zu lassen. Es ist ausgeführt worden, dass den Kreisdirektionen doch unter Umständen, wenn es sich um grössere Bauten handle, nicht das nötige Personal, z. B. Zeichner und andere Angestellte, zur Verfügung stehe, dass es entweder nicht in genügender Zahl oder nicht in genügender Qualität vorhanden sein könnte und dass es daher besser sei, die Entscheidung darüber der Ausführung zu überlassen. Wir beantragen Ihnen also, es bei der bisherigen Fassung zu belassen.

**Wild:** Dem Antrag der Kommission gegenüber, auf die von mir gestellte Anregung nicht einzugehen, möchte ich Sie ersuchen, dies doch zu thun. Ich entnehme der Motivierung des Herrn Kommissionspräsidenten, dass man der Meinung war, es sei Sache der Kreisdirektion, zu entscheiden, was sie machen wolle, gegenüber dem, was die Generaldirektion zu machen hätte. Nun ist die Meinung aber nicht die. Mein Vorschlag, der einen Zusammenhang zwischen den beiden Paragraphen bedeutet, sagt, dass in Ziffer 4 des Art. 34 gesagt werden solle: «soweit im einzelnen Falle vom Verwaltungsrat nicht anders verfügt wird», und nicht von der Generaldirektion. Es ändert dies im einzelnen Fall an der Sache vielleicht gar nichts, nur stellt es die Verfügung darüber, ob Neu- und Ergänzungsbauten von den Kreisdirektionen oder durch die Generaldirektion ausgeführt werden sollen, nicht ins Belieben der Generaldirektion, die damit Richter in eigener Sache würde, sondern in die Verfügungssphäre des Verwaltungsrates. Wie wird sich die Sache abspielen? Die Generaldirektoren sind im Verwaltungsrat als beratende Mitglieder ex officio beteiligt, ebenso werden die Präsidenten der Kreisdirektionen zugezogen. Sie können sich also im Verwaltungsrat hören lassen, und wenn sich Kreisdirektion und Generaldirektion nicht einigen können, so ist der Verwaltungsrat just ein Forum von Sachverständigen, wo darüber entschieden werden kann, ob die Wünsche der Kreisdirektionen berechtigt, ob die Gründe, die angeführt wurden, zutreffen, dass z. B. der Kreisdirektion genügende Kräfte nicht zur Verfügung stehen u. s. w. Die Frage, ob den Kreisdirektionen auch ein gewisses Mass von Arbeiten zugesichert ist, ist nicht ohne Bedeutung, denn es ist gerade der Umstand, der weit herum immer eine gewisse Missstimmung hervorruft, dass man fürchtet, es werde alles, was die Arbeiten und die damit zusammenhängenden Lieferungen betrifft, centralisiert. Es ist ausserordentlich begreiflich, dass derjenige, der die Arbeiten zu leiten und die Lieferung zu vergeben hat, sich mit Vorliebe an diejenigen wendet, die in seiner Nähe sind. Das ist nicht anders und wird nie anders sein. Wenn nun die Kreisdirektionen solche Arbeiten bestellen können, statt die Generaldirektion, wenn nicht alles von dieser abhängig ist, so werden wir der Gefahr begegnen, die aus der Furcht davor entspringen müsste, dass man in diesen Dingen zu weit gegangen sei. Ich glaube nicht, dass mein Antrag es mit sich bringe, dass praktisch unrichtig verfahren wird; wohl aber meine ich, es werde durch denselben die Möglichkeit eröffnet, dass gewisse Konflikte, an denen die Bevölkerung ein hervorragendes Interesse hat, durch ein sachverständig



diges Forum entschieden werden. Weiter geht meine Absicht nicht und darum ist sie acceptabel.

**Bundesrat Zemp:** Man muss da zwei Dinge unterscheiden. Die Frage, ob Neubauten und Ergänzungsbauten vorzunehmen seien, wird dem Verwaltungsrat vorgelegt, denn er hat das Budget zu bewilligen und die Pläne dafür zu genehmigen. Damit erschöpft sich dann aber die Thätigkeit des Verwaltungsrates, und es kommt das zweite Moment, die Ausführung von bewilligten Plänen, die Ausführung von Bauten, seien es Linienbauten, Hochbauten oder andere Bauten. Die Frage der Ausführung ist nun eine rein technische Angelegenheit, und da kann der Verwaltungsrat, der nicht aus Technikern besteht, sondern aus Vertretern der Kantone, des Bundesrates, u. s. w., die zumeist nicht Techniker sind, nicht berufen sein, mitzusprechen. Die technischen Organe müssen darüber verfügen, diese müssen wissen, wo sie ihr Personal finden, wo für Hochbauten die besten Architekten, für Bahnbauten die besten Bahningenieure sind, wo überhaupt die Bureaux einzurichten sind, um die Bauten richtig durchzuführen, und da ist die richtige Lösung die, dass die Generaldirektion, die zunächst berufen ist, die technischen Angelegenheiten des Bahnnetzes wahrzunehmen, die Verfügung trifft. Es ist, scheint mir, eine ganz unrichtige Auffassung, wenn man glaubt, dass, wenn wir eine Generaldirektion und fünf Kreisdirektionen haben, diese sich bekämpfen werden, wenn man glaubt, jede dieser Direktionen werde möglichst viel in ihre Kompetenzen zu ziehen suchen und sich bestreben, die ihr gegenüberstehende Direktion so stark als möglich zu schwächen. Das wird nicht der Fall sein. Im Gegenteil, man wird viel eher wahrnehmen können, dass die Direktionen solche Arbeiten lieber ändern zu überbinden suchen. Wir müssen uns doch vorstellen, dass unter den technischen Organen des künftigen Staatsbahnnetzes ein harmonisches Zusammenwirken stattfindet und nicht ein Wirken, das zum voraus als kriegsgemässes betrachtet werden muss. Ich möchte darauf den Hauptwert legen, dass die Ausführung von Bauten in die Hand der technischen Organe der Verwaltung gelegt wird. Die technischen Organe aber sind nicht im Verwaltungsrat zu finden, sondern sie sind in den Direktionen gegeben.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag der Kommission wird mit 50 gegen 21 Stimmen dem Antrag des Herrn Wild vorgezogen. (Par 50 voix contre 21, la proposition de la commission l'emporte sur celle de M. Wild.)

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: Damit sind vorläufig die an die Kommission zurückgewiesenen Artikel erledigt. Ich denke, wir können nun übergehen zu den Uebergangs- und Schlussbestimmungen.

### III. Uebergangs- und Schlussbestimmungen.

#### III. Dispositions transitaires et finales.

##### Art. 46.

Angenommen. — (*Adopté.*)

##### Art. 47.

**Cramer-Frey,** Berichterstatter der Kommission: In Art. 47 beschloss der Ständerat, in dieses Gesetz noch eine besondere Garantie zu legen betreffend die Verpflichtungen, welche der Bund hinsichtlich der Ausführung eines westlichen Alpendurchstiches, des Simplonunternehmens, und eines östlichen Alpendurchstiches, übernehmen soll. Was den Simplon anbetrifft, so geht eigentlich aus der Uebernahme der J. S. durch den Bund indirekt die Verpflichtung hervor, den Simplondurchstich zu übernehmen, d. h. in die Verpflichtung einzutreten, welche die Jura-Simplonbahngesellschaft gegenüber den subventionierenden Kantonen übernommen hat, allerdings auch wieder unter dem Vorbehalt, dass die bereits in Aussicht genommenen Subventionen geleistet werden, und dass sie dann auch dem Bunde zufallen. Die Gesamtkosten des Simplons werden rund 50 Millionen betragen. Die Hauptarbeiten sind bereits durch einen Vertrag à forfait vergeben, der zwischen der J.-S. und der Firma Brandt, Brandau & Cie. für einen Betrag von 54½ Millionen für die erste Bauperiode abgeschlossen worden ist. Daran würde die J.-S. für die erste Bauperiode mit Rücksicht auf den Tunnel Fr. 4,320,000 zu leisten haben. Für die zweite Bauperiode würden die Unternehmer gemäss dem Vertrag à forfait die Arbeiten für den Betrag von 15 Millionen übernehmen. Die J.-S. hätte für die Beschotterung u. s. w. einen Beitrag von Fr. 1,220,000 zu leisten. In dieses Engagement der J.-S. also hätte der Bund einzutreten. Was nun die Subventionen anbetrifft, so sind dieselben im ganzen auf 20 Millionen normiert. Daran hat Italien 4 Millionen, die Schweiz 16½ Millionen, inbegriffen die 4½ Millionen, welche der Bund schon früher für jeden der drei Alpendurchstiche zugesagt hat, zu leisten. Wenn wir uns nun fragen, welches das Risiko sei, welches der Bund hier übernehme, so ist hinsichtlich des Baues folgendes zu bemerken: Der Bund übernimmt abzüglich der 20½ Millionen, an welche er allerdings auch 4½ Millionen beiträgt, ein Engagement von etwa 54 bis 55 Millionen. Der Bundesrat hat s. Z. die Bauanlage durch Experten einlässlich begutachten lassen und das Gutachten lautet günstig. Ebenso bieten die Unternehmer die grösstmögliche Garantie für die Ausführung des Baues. Und was das Risiko allfälliger Betriebsausfälle anbetrifft, so haben die Experten angenommen, die Bruttoeinnahmen werden im Beginne Fr. 3,730,000, die Betriebsausgaben Fr. 1,678,500 betragen. Es ergäbe sich somit ein Ueberschuss von Fr. 2,051,500, was einer annähernden Verzinsung von 4% des Kapitals von 54 Millionen gleichkäme. Die Sachlage ist also eine ziemlich beruhigende, sofern man eben nicht annimmt, es können beim Bau unvorhergesehene Störungen eintreten, und sofern man annimmt, dass die im Gutachten der Experten mit Bezug auf die Betriebs-

ergebnisse aufgestellten Annahmen sich einigermaßen verwirklichen werden. Nun ist allerdings in neuerer Zeit beim Simplon die Situation dadurch etwas kompliziert worden, dass die J.-S. den Subventionen Versprechungen gemacht hat, dahin gehend, es seien die Subventionen nicht à fonds perdu zu leisten, sondern es sollen ihnen dafür sogenannte Subventionsaktien ausgehändigt werden, welche an demjenigen Reingewinn partizipieren würden, der sich über die 4%ige, bezw. über die 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>%ige Verzinsung der staatlichen Prioritätsaktien ergebe. Diese Frage hat Ihre Kommission veranlasst, vom Bundesrat einen neuen Bericht über die Wirkung dieser besondern Versprechungen und Verpflichtungen einzufordern. Der Bericht ist Ihnen ausgeteilt worden und ich glaube mich deshalb enthalten zu können, näher darauf einzutreten. Ich erlaube mir bloss, zu sagen, dass die Kommission nach Kenntnisnahme von diesem Bericht sich nicht veranlasst gesehen hat, irgendwelche Schlussnahmen zu treffen oder irgendwelche Anträge zu stellen.

Was sodann den zweiten Absatz des Art. 47 anbetrifft, so beantragt Ihre Kommission, ebenso wie mit Bezug auf den ersten Absatz, Zustimmung zum Beschlusse des Ständerates. Nun ist Ihnen, meine Herren, ein Antrag des Herrn Schubiger ausgeteilt worden, der ein Schlussalinea zu Art. 47 proponiert. Es hat dieses Bezug auf die eventuelle Erwerbung der Toggenburgbahn und den Bau einer Rickenbahn. Bezüglich der Rickenbahn hatte Ihre Kommission wiederholt Gelegenheit, und zwar auf Anregung des Herrn Kollegen Curti, sich auszusprechen. Sie ist nach zweimaliger Beratung dazu gekommen, die Anträge des Herrn Curti abzulehnen. Was nun den Antrag des Herrn Schubiger anbetrifft, so nehme ich an, wir werden, bevor wir uns aussprechen, zuerst den Herrn Antragsteller und dann auch den Vertreter des Departements hören. Vorläufig beantrage ich Ihnen namens der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

**Schubiger:** Im Auftrag sämtlicher Abgeordneten des Kantons St. Gallen habe ich die Ehre, Ihnen den Antrag zu unterbreiten, der Ihnen gedruckt mitgeteilt wurde. Gestatten Sie mir einige Worte zu dessen Begründung.

Wie hier im Saale schon wiederholt gesagt wurde, besteht ein besonderes Vertragsverhältnis zwischen dem Bunde und den Vereinigten Schweizerbahnen in Bezug auf die Uebernahme der Toggenburgerbahn und der noch zu bauenden Rickenbahn. Dieses Vertragsverhältnis ist begründet in dem «Uebereinkommen betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der V. S. B. mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf vom 26. Juni 1896». Durch dieses Uebereinkommen wird bestimmt, dass beim Rückkauf der V. S. B. in den Rückkauf einbezogen werden sollen: erstens die Toggenburgerbahn, insofern dieselbe bei dem nächsten Rückkaufstermin sich im Eigentum der V. S. B. befindet; zweitens die Rickenbahn, sofern die V. S. B. bis zu jenem Termin den Bau, bezw. den Betrieb derselben übernommen haben.

Es scheint nun da und dort die Meinung Platz gegriffen zu haben, als ob dieses Uebereinkommen

zum Nachteile des Bundes abgeschlossen worden sei. Es ist dies aber durchaus unrichtig. Wie bei andern Eisenbahngesellschaften, so besteht auch bei den V. S. B. das Verhältnis, dass eine ganze Reihe von Konzessionen erteilt wurden und dass demgemäss der Rückkauf nach verschiedenen Linien oder Sektionen stattfinden müsste. Nun rentieren diese verschiedenen Linien der V. S. B. aber sehr verschieden. Die Linie Rorschach-Winterthur z. B. weist eine ganz ausgezeichnete Rentabilität auf. Wenn nun der Bund nach verschiedenen Linien oder Sektionen zurückkaufen müsste, so hätte er die gut rentierenden Linien nach dem Reinertrag zu kaufen und für die schlecht rentierenden Linien gleichwohl die Anlagekosten zu bezahlen. Es ist das z. B. ausdrücklich in der Botschaft des Bundesrates betr. das genannte Uebereinkommen hervorgehoben worden; dort heisst es: «Da nach diesem Verfahren für die guten, d. h. mehr als 4% rentierenden Linien der 25fache Reinertrag, für die weniger abtragenden Linien aber die Anlagekosten als Rückkaufsentschädigung bezahlt werden müssten, so ist klar, dass eine separate Berechnung der Entschädigungssummen zum Vorteil der Bahngesellschaft und zum Nachteil des Bundes ausfallen müsste. Um nun diesen für den Bund nachteiligen Separatrückkauf zu vermeiden, musste ein Uebereinkommen mit den V. S. B. zum Zwecke der Zusammenlegung der einzelnen Linien und eines gesamten einheitlichen Rückkaufes abgeschlossen werden. In diesem Uebereinkommen haben nun die V. S. B. sich in die Notwendigkeit versetzt gesehen, einen Vorbehalt in Bezug auf die Toggenburgerbahn und die Rickenbahn zu machen. Die V. S. B. stehen nämlich in Unterhandlung betr. Uebernahme der Toggenburgerbahn und den Bau der Rickenbahn, und es besteht Wahrscheinlichkeit, dass beim nächsten Rückkaufstermin sowohl die Toggenburgerbahn, als die Rickenbahn im Besitz der V. S. B. sein werden. Diese konnten es nicht dazu kommen lassen, dass eventuell diese beiden Linien vom Rückkauf ausgeschlossen würden, und sie haben deshalb im Uebereinkommen sich auch die Uebernahme dieser beiden Linien durch den Bund gesichert; der Bund seinerseits konnte diese Verpflichtung sehr leicht eingehen, da die genannten Linien zu den Anlagekosten zugesichert wurden, und weil ihm, wie ich soeben auseinandergesetzt habe, aus einem einheitlichen Rückkaufe der V. S. B. grosse Vorteile erwachsen. Sie erinnern sich wohl noch, dass seiner Zeit Herr Marti im Nationalrate über diese Angelegenheit referierte und dass er in Uebereinstimmung mit der bundesrätlichen Botschaft erklärte, dass dieses Uebereinkommen im Interesse des Bundes gelegen sei.

Zur Gesetzesvorlage zurückkehrend verweise ich auf Art. 4 ff., wo gesagt wird, dass neue Linien nur durch Gesetze, bezw. durch Bundesbeschlüsse vom Bunde übernommen werden können. Es besteht also ein scheinbarer Widerspruch zwischen diesen Bestimmungen und dem Vertrag mit den V. S. B., jedoch nur ein scheinbarer; denn es versteht sich von selbst, dass durch das Gesetz der Vertrag nicht aufgehoben werden kann; immerhin wird es dem Gesetze gut anstehen, wenn zu gunsten des Uebereinkommens in den Uebergangsbestimmungen ein Vorbehalt beigefügt wird. Deshalb beantrage ich Ihnen im ersten Teil meines Vorschlages, zu

sagen: «Die im Uebereinkommen betr. die Zusammenlegung der Konzessionen der V. S. B. vom 26. Juni 1896 vom Bunde übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich der Erwerbung der Toggenburgerbahn und des Baues einer Rickenbahn bleiben ausdrücklich vorbehalten,» ganz ähnlich, wie in den Uebergangsbestimmungen die Verpflichtungen des Bundes in Bezug auf die Simplonbahn und eine östliche Alpenbahn auch vorbehalten sind.

Des fernern beziehe ich mich auf Art. 2, letztes Alinea, welches dem Bundesrat die Kompetenz giebt, auch ohne den nächsten Rückkaufstermin abwarten zu müssen, vorher auf Grundlage der Konzessionen und dieses Gesetzes freihändig zurückkaufen zu können. Mit Rücksicht auf die Bestimmung des Gesetzes bitte ich Sie, noch einen weiteren Vorbehalt beizufügen. Im erwähnten Uebereinkommen ist nämlich die Uebernahme der Toggenburgerbahn und der Rickenbahn nur für den Fall vorgesehen, als sie beim nächsten Rückkaufstermin (1903) einen Bestandteil der V. S. B. bilden. Nun fragen wir uns: Wie steht es aber im Falle eines freihändigen Rückkaufes vor dem nächsten Rückkaufstermin? Ich glaube, dass die Logik und Gerechtigkeit absolut es verlangen, dass natürlich der Bund die eingegangenen Verpflichtungen auch in diesem Falle halten wird, ohne Unterschied, ob er die V. S. B. beim Rückkaufstermin oder schon vorher freihändig erwirbt, und dass diese Verpflichtungen fort dauern, auch wenn die Aktiengesellschaft der V. S. B. im Jahre 1903 infolge vorherigen freihändigen Ankaufes durch den Bund nicht mehr bestehen sollte. Der Buchstabe des Uebereinkommens sagt das zwar nicht, wohl aber der Sinn und Geist desselben. Um aber diese Lücke zu ergänzen und hierüber Beruhigung zu schaffen, möchte ich Sie bitten, den zweiten Teil meines Antrages anzunehmen, welcher lautet: «Es wird der Bund diese Verpflichtungen auch im Falle eines vor dem nächsten Rückkaufstermine erfolgten freihändigen Kaufes der V. S. B. als fortbestehend anerkennen.»

Es wird zur Beruhigung in weiten Kreisen des Kantons St. Gallen beitragen, wenn diese Zusicherung den Uebergangsbestimmungen ausdrücklich gegeben wird. Wir haben uns auch überzeugt, dass unsere Auffassung auch in den Reihen des Bundesrates geteilt wird und bitten Sie demnach, unsern Antrag anzunehmen. Derselbe reiht sich ganz naturgemäss an die Uebergangsbestimmungen an, worin auch andere bestehende Vertragsrechte, welche mit dem Gesetze scheinbar oder wirklich im Widerspruch sein könnten, ausdrücklich vorbehalten und garantiert werden.

**Häberlin:** Ich anerkenne ja gerne, dass die Vertreter St. Gallens ein gewisses Interesse haben können, in den Uebergangsbestimmungen oder überhaupt bei Anlass der Rückkaufsfrage auch ihre Rickenbahn einigermassen zu sichern. Aber, meine Herren, warum sollen wir denn diese Rickenbahn, die noch gar nicht existiert, von der wir nur 7 Projekte und Tracés kennen, von welchen noch niemand weiss, welches endgültig angenommen wird, hier besonders in Schutz nehmen und besser stellen als viel wichtigeres schon bestehende Eisenbahnen?

Der Jura-Neuchâtelois, Vollandes-Annemasse und andere Bahnen, die schon bestehen, die von grosser Tragweite und für das Gesamtnetz unentbehrlich sind, müssen sich auf die Zukunft vertrösten; sie haben keine Garantie, dass sie unbedingt zurückgekauft werden. Wenn also diese bestehenden Linien ohne Uebergangsbestimmungen warten müssen, bis die Natur der Sache zwingt, sie anzukaufen, warum soll hier in den Uebergangsbestimmungen dem blossen Projekte einer noch nicht bestehenden Bahn ein besonderer Schutz gegeben werden? Ich kann mit dem besten Willen diese Logik nicht verstehen. Die St. Galler Vertreter und Wähler können ganz beruhigt sein; wenn sie eine Rickenbahn bauen, die etwas Rechtes ist, so wird sie der Bund ganz sicher zurückkaufen. Wenn aber ein verfehltes Projekt, ein schlechtes Tracé ausgewählt wird, warum soll der Bund sich heute engagieren, auch diese Missgeburt, die vielleicht kommt, unbedingt zurückzukaufen und zu sagen: Ich bleibe bei allem, wie es der Fall wäre, wenn die V. S. B. ein schon gegebenes Tracé wirklich ausgeführt hätten. Ich halte also diese Uebergangsbestimmung für nicht nötig, teilweise für gefährlich und jedenfalls für eine Bevorzugung gegenüber wichtigeren schon bestehenden Bahnen. Deswegen kann ich, so gern ich den St. Galler Kollegen beistimmen möchte, persönlich nicht dafür stimmen und halte dafür, es sei der Zusatzantrag Schubiger abzulehnen.

**Bundesrat Zemp:** Herr Häberlin stellt die Frage auf einen andern Boden, und ich möchte die Meinung aussprechen, dass wir besser thun würden, ihm nicht zu folgen. Herr Häberlin stellt sich vor, es handle sich hier um das Begehren des Antragstellers, die Rickenbahn im Rückkaufsgesetze unter den besondern Schutz des Bundes zu nehmen. Dem ist nicht so; es handelt sich nicht direkt um die Rickenbahn, sondern um folgendes Verhältnis. Es ist im Jahre 1895, wie schon mehrfach erwähnt wurde, zwischen dem Bunde und den V. S. B. ein Vertrag abgeschlossen worden über die Zusammenlegung der Konzessionen, und innerhalb dieses Vertrages wurde stipuliert, dass auch die Toggenburgerbahn und eine künftige Rickenbahn in dem zu erwerbenden Netz der V. S. B. unter gewissen Voraussetzungen inbegriffen seien. Dieser Vertrag ist von Ihnen ohne Widerspruch genehmigt worden und besteht zu Recht. Nun bezweckt der Antrag Schubiger, die Erklärung in das Gesetz niederzulegen, dass dieser Vertrag fort-dauere. Dagegen ist nichts einzuwenden; kein Mensch denkt daran, dass dieser Vertrag infolge Annahme des Rückkaufsgesetzes etwa hinfällig werde, sondern wir haben Vertragspflichten übernommen, und bis sie erfüllt sind, sind wir gebunden.

In der Betrachtung des Antragstellers ist nur eines hinzugekommen; er sagt sich: jawohl, wir sind durch den Vertrag gesichert; aber der Vertrag setzt den konzessionsgemässen Rückkauf der V. S. B. voraus; nun ist aber im Gesetze noch der Fall als möglich erklärt, dass die eine oder andere der fünf Hauptbahnen, oder alle, nicht auf dem konzessionsgemässen Wege, sondern auf dem Wege der freien Verständigung erworben werden. Herr Schubiger stellt sich nun die Frage: wie steht es dann mit

unserem Vertrage über die Zusammenlegung der Konzessionen? Ist es möglich, dass dann die Folgerung gezogen wird, dieser Vertrag sei nun nicht mehr gültig? Ich glaube nicht, dass jemand im Ernste so argumentieren wird. Der Vertrag wird nicht hinfällig dadurch, dass die freihändige Erwerbung an die Stelle des konzessionsgemässen Rückkaufes tritt.

Aber es ist nun einmal diese Besorgnis vorhanden gewesen, und scheinbar hat diese Besorgnis noch einen reellen Hintergrund. Wenn nämlich die freihändige Erwerbung vor dem Rückkaufstermin, der auf den 1. Mai 1903 fällt, stattfinden wird, so wird im Momente, wo die Erwerbung stattfindet, die Konzession der V. S. B. hinfällig; die V. S. B. können sofort liquidieren, sie verschwinden als Rechtspersonen, und da fragt Herr Schubiger: wie dann, wenn der Kontrahent nicht mehr da ist? wenn der Bund allein, als einziger Kontrahent da ist, wie ist es dann mit dem Vertragsverhältnis, gilt es noch? Das ist nun eine Deliberation, welche man hören kann; aber sie ist sicherlich nicht ernst zu nehmen. Denn dass deswegen, weil der Bund mit den V. S. B. den Weg der freundlichen Abfindung betritt, Vertragspflichten, welche der Bund gegenüber den V. S. B. zu gunsten von St. Gallen eingegangen hat, hinfällig werden, das wäre eine Folgerung, welche gar keinen Platz hätte.

Um sich nun dagegen zu sichern, dass etwa bei einer Abfindung auf dem Wege des Vertrages vor dem Eintritt des Rückkaufstermines die Folgerung gezogen werde, die Vertragspflichten des Bundes seien erloschen, will Herr Schubiger die Aufnahme seines Antrages in das Rückkaufsgesetz anstreben. Ich glaube, dagegen ist nichts einzuwenden. Wir versprechen nichts Neues, sondern wir sagen nur, wir wollen auch nach Erwerbung der V. S. B. die Fortdauer der übernommenen Verpflichtungen anerkennen. Das ganz gleiche Verhältnis wollen Sie gegenüber der Westschweiz in Bezug auf den Simplon acceptieren. In Art. 47, erstes Alinea, ist auch nichts anderes gesagt, als dass die Rechtsverhältnisse, welche in Bezug auf den Simplontunnel bestehen und vertraglich geordnet sind, nicht alteriert werden sollen, auch wenn der Bund das Jura-Simplonbahnnetz übernimmt; aber die Westschweizer haben gewünscht, dass diese Auffassung wirklich ins Gesetz aufgenommen werde, und bis jetzt hat dem niemand widersprochen. Ganz das gleiche Verhältnis ist das von St. Gallen, und darum glaube ich, es sei kein ausnahmsweises Verfahren, sondern es schliesse sich dieser Gedanke sehr gut dem an, was wir in Art. 47 schon niedergelegt haben. Die St. Galler haben im Ständerate erklärt: wenn der Simplon genannt wird, wünschen wir, dass auch der östliche Alpenübergang genannt und dass uns zugesichert werde, es werde durch die Verstaatlichung an den von uns erworbenen Rechten bezüglich der Rickenbahn nichts geändert. Wir haben erklärt: ja, das können wir anerkennen; es ist eine billige Anerkennung, aber eine beruhigende.

Unter diesen Gesichtspunkten möchte ich Ihnen die Annahme des Antrages Schubiger empfehlen.

**Häberlin:** Ich bin von der Notwendigkeit einer solchen Klausel nicht überzeugt. Mir scheint absolut liquid, dass es, sobald der konzessionsgemässe

Rückkauf bewerkstelligt wird, gar keine Frage sein kann, dass der darüber bestehende Vertrag betr. Toggenburgerbahn und Rickenbahn absolut fortbesteht und der Bund pflichtig ist, das zu thun, was er in jenem Vertrage versprochen hat. Ich persönlich zweifle nicht im mindesten daran, dass der gleiche Vertrag, der überhaupt in der Hauptsache den Rückkauf der V. S. B. bezweckt, aufrecht bleiben wird, ob der Bund wolle oder nicht, auch wenn statt des konzessionsgemässen Rückkaufes ein freihändiger Kauf erfolgt. Der Bund wird nicht daran denken, diese Verpflichtungen zu löschen, und ich hätte geglaubt, mit diesen rechtlichen Zusicherungen, welche der Bundesrat heute durch Herrn Zemp giebt, dass nämlich niemand daran denke, diesen Vertrag als nicht mehr fortbestehend zu erklären, sollten sich die Herren beruhigen können. Wenn wir aber dazu da sind, ein Gesetz zu machen, worin den Abgeordneten jedes Kantons alle möglichen Beruhigungsmittel mit nach Hause gegeben werden, so mögen Sie den Zusatz annehmen. Ich halte ihn nicht für allzu würdig und auch nicht für absolut nötig.

#### Abstimmung. — Votation.

Mit 60 gegen 18 Stimmen wird der Antrag Schubiger angenommen.

(Par 60 voix contre 18, la proposition de M. Schubiger est adoptée.)

**Präsident:** Von Herrn Rusconi liegt folgender Antrag vor: Es sei als Art. 47 b folgende Bestimmung aufzunehmen: «Die Rechte der Kantone, welche an die Gotthardbahn Subventionen gewährt haben, bleiben voll und ganz vorbehalten.»

**Rusconi:** Lors de la discussion sur l'entrée en matière, j'ai annoncé que j'avais une réserve à faire, par rapport à l'art. 47 a, et je vais vous l'expliquer en peu de mots. Un honorable magistrat me disait, il y a quelques jours, qu'il ne fallait pas toucher à cet article, parce qu'on aurait pu compromettre la réussite de l'entreprise du Simplon. Je n'y toucherai donc pas et je voterai cet article tel qu'il est proposé, puisque je tiens aussi au percement du Simplon, et à voir couronnés d'un plein succès les efforts et les sacrifices faits par les cantons intéressés à ce passage alpin; mais je me permettrai de rappeler à votre attention la situation faite aux cantons qui ont accordé des subventions au chemin de fer du Gothard.

Si le conseil des états n'avait pas estimé nécessaire d'introduire cet art. 47 b, dans le but fort louable, du reste, d'assurer davantage le chemin de fer du Simplon, l'on aurait eu la situation telle qu'elle avait été envisagée par le conseil fédéral dans son message, — l'on aurait eu cette situation que les droits et les intérêts des cantons subventionnants de la ligne du Gothard, et par conséquent le droit aussi à un remboursement éventuel des subventions, étaient pleinement réservés, quitte à les discuter plus tard lors du rachat effectif du chemin de fer du Gothard.

Maintenant, cette situation a quelque peu changé. — En effet, le conseil fédéral, qui avait été invité par votre commission à examiner la question si, en vue des arrangements intervenus pour le Simplon, il n'y aurait pas lieu de rembourser aux cantons les subventions versées pour le chemin de fer du Gothard, le conseil fédéral, dis-je, vient de déclarer dans son rapport du 13 septembre écoulé que ces cantons ne peuvent avancer aucune prétention à ce sujet, ni demander aucune compensation.

Ce n'est pas mon intention de discuter ici et de combattre les arguments invoqués par le conseil fédéral à l'appui de son opinion, que je trouve erronée; mais si on laissait passer la votation de cet article sans rien dire, sans faire aucune observation, à l'endroit du remboursement des subventions votées pour le chemin de fer du Gothard — on pourrait plus tard en tirer la conclusion très logique que l'opinion du conseil fédéral, consignée dans son rapport, a été acceptée même par les parties intéressées. Or cela ne serait pas conforme à la vérité.

Je reconnais que l'on ne doit pas soulever aujourd'hui des discussions qui pourraient créer des difficultés au conseil fédéral dans ses démarches pour arriver à la stipulation d'autres conventions avec l'Italie et l'Allemagne ou à les désintéresser complètement. Toutefois, du moment que le conseil fédéral reconnaît l'existence de certains droits aux états étrangers, il faut bien reconnaître qu'il y a aussi des droits vis-à-vis des cantons.

Par conséquent, comme représentant d'un canton qui est éminemment intéressé dans cette question et qui, en dehors des subventions en argent, a cédé gratuitement à la société du Gothard, tous les terrains appartenant aux communes et aux bourgeoisies, je vous demande de bien vouloir accepter au moins la proposition que je viens de remettre à la présidence, dans le sens que les droits appartenant aux cantons relativement aux subventions accordées au chemin de fer du Gothard, restent pleinement réservés.

C'est une réserve que je trouve nécessaire pour sauvegarder les droits et les intérêts des cantons vis-à-vis de l'opinion émise par le conseil fédéral, et qui laisse aussi la porte ouverte à tout arrangement.

**Bundesrat Zemp:** Sachlich wäre gegen den Antrag Rusconi nichts einzuwenden, aber ich halte es doch für ganz überflüssig, eine solche Disposition von diesem Inhalte ins Gesetz aufzunehmen. Die Dinge liegen bei den Verhältnissen, welche wir bis jetzt besprochen haben, anders als beim Gotthard. In Art. 47a hatten wir es mit Bauverhältnissen und bauvertraglichen Verhältnissen zu thun, welche erst im Entstehen begriffen sind, und zum Teil erst in Zukunft zur Vollziehung kommen sollen. Wir haben da die Verträge über den Bau des Simplontunnels; die Voraussetzungen zur Vollziehung sind noch nicht alle eingetroffen. Wir haben den Ausblick auf den östlichen Alpenübergang; da haben wir eine Verpflichtung zur Subventionierung übernommen; allein das marschiert noch nicht. Wir haben da den St. Galler Vertrag über die Zusammenlegung der Konzessionen; auch dieses Geschäft kommt erst später zum Vollzuge. Da haben die Interessenten

allerdings Anhaltspunkte gefunden dafür, dass sie für den Fall der Verstaatlichung noch eine gewisse Garantie im Gesetze niedergelegt wissen wollen.

Beim Gotthard ist es anders. Die Verträge, von welchen Herr Rusconi spricht, datieren aus den Jahren 1877, 1879 und 1887; sie sind längst vollzogen. Der Bau ist vollzogen, die Bahn ist im Betriebe; der Vertrag, soweit er den Interessenten Vorteile zugebracht hat, ist ebenfalls widerstandslos in Vollzug gesetzt worden. Wir haben es also dort mit einem abgemachten, feststehenden Geschäft zu thun und wir haben in der Botschaft unter einem andern Gesichtspunkte, dem Gesichtspunkte der Verhältnisse zu fremden Staaten darzuthun gesucht — ich glaube, Sie sind davon überzeugt, dass wir den richtigen Weg eingeschlagen haben — dass durch die Verstaatlichung der Gotthardbahn an den Rechtsverhältnissen gegenüber den fremden Staaten nichts geändert wird, und so ist auch zu erklären, dass gegenüber den Kantonen nichts geändert wird. Welches Recht haben da die Kantone? Es ist das einzige zu erwähnende Recht, das auch Herr Rusconi im Auge hat, der Anspruch auf eine eventuelle Dividendenzahlung; wenn der Gotthard-Betrieb mehr als 7 Proz. einbringt, so ist das Plus unter die Subventionsteile zu repartieren. Dieses Verhältnis nun muss fortbestehen; wenn der Gotthard mehr als 7 Proz. einbringt, so werden die fremden Staaten, die Kantone und die Gesellschaften daran partizipieren. Das nun im Rückkaufsgesetze ausdrücklich zu sagen, ist absolut überflüssig, ja in der Fassung von Herrn Rusconi wäre es sogar nicht annehmbar. Wenn nämlich Herr Rusconi sagt, die Rechte der Kantone aus dem Gotthardvertrage sollen reserviert bleiben, so werden die fremden Staaten und die Bahngesellschaften sofort fragen: werden unsere Rechte nicht vorbehalten? Das wäre gefährlich und wir würden sofort Reklamationen gewärtigen müssen. Ich glaube, es sei besser, von jeder Bezugnahme auf die Verhältnisse beim Gotthardvertrage zu abstrahieren. Es sollte doch die Erklärung des Bundesrates in der Botschaft und, wenn Wert darauf gelegt würde, die heutige Erklärung genügen, dass an den Rechten der Kantone in Bezug auf das Gotthardunternehmen durch die Verstaatlichung der Gotthardbahn nichts geändert wird.

#### Abstimmung. — Votation.

Mit 35 gegen 22 Stimmen wird der Antrag Rusconi abgelehnt.

(Par 35 voix contre 22, la proposition de M. Rusconi est rejetée.)

**Präsident:** Herr Nationalrat Gobat hat sich zum Wort gemeldet, um einen neuen Artikel zu begründen. Sie finden seinen Antrag gedruckt in der Specialbotschaft des Bundesrates vom 13. September 1897 zu Art. 7 der Vorlage. Er lautet:

«Der Bund wird den Bau derjenigen normalspurigen und direkt an das Bundesbahnnetz anschliessenden Linien, deren Anlagekapital im Zeitpunkt der Durchführung des Rückkaufs wenigstens zur Hälfte gesichert sein wird, entweder selbst übernehmen oder an diese Unternehmungen eine Sub-

vention leisten, im gleichen Betrage, wie sie der beteiligte Kanton gewährt.»

**M. Gobat:** Dans la commission du rachat j'ai eu l'honneur de faire une proposition qui a été rejetée à une voix seulement de majorité. Vu la discussion qui a eu lieu hier relativement aux chemins de fer secondaires, je crois nécessaire de la reprendre. Vous en trouverez le texte dans le rapport du conseil fédéral du 13 septembre 1897. Elle est ainsi conçue:

«La Confédération se chargera elle-même de construire les lignes à voie normale se raccordant directement au réseau des chemins de fer fédéraux, dont la moitié au moins du capital d'établissement sera assuré à l'époque de l'exécution du rachat, ou elle fournira à ces entreprises une subvention du même montant que celle accordée par les cantons intéressés.»

La question des chemins de fer secondaires, jusqu'à présent, a été débattue à peu près sans succès au sein de l'assemblée fédérale. Sous différentes formes, elle s'est posée. Tout ce qu'on a pu obtenir, est ce qui a été voté hier dans la séance de relevée; la Confédération peut racheter sans intervention du referendum, certaines catégories de lignes secondaires existantes; en ce qui concerne les autres lignes, elle pourra les racheter, s'il plaît au conseil fédéral d'en faire la proposition, si les chambres y consentent et si le peuple veut bien, dans chaque cas particulier, ne pas s'y opposer. Voilà ce que l'on nous a accordé. Je défends ici la dernière des positions des chemins de fer secondaires. Si ma proposition est repoussée, le sort des chemins de fer à construire sera fixé d'une manière qui ne sera pas définitive sans doute, puisque la législation reste ouverte, mais d'une manière qui fait craindre que ces entreprises de chemins de fer ne soient pour longtemps compromises.

C'est à dessein que j'ai formulé ma proposition sous la forme d'une disposition transitoire, afin de charger le char le moins possible. Je vous prie de remarquer que la proposition que je vous fais n'a pas une portée financière énorme et que dans les conditions où elle se pose, l'assemblée fédérale peut fort bien voter un principe qui certainement gagnera à la loi un grand nombre d'adhérents.

Il s'agit donc de subventionner des lignes à voie normale — si vous voulez laisser de côté les mots à voie normale que j'avais fait entrer primitivement dans ma proposition pour en restreindre la portée, libre à vous, je me déclare d'avance d'accord — il s'agit d'appuyer les entreprises de chemins de fer se raccordant directement avec le réseau des chemins de fer fédéraux, dont la moitié au moins du capital d'établissement sera assuré au moment du rachat, soit en les construisant, soit en leur fournissant des subventions du même montant que celle des cantons. Cette disposition se rapporte à l'année 1903, elle n'est pas applicable jusqu'alors, elle tombe pour l'époque qui suivra 1903. Si donc, en 1903, il se trouve des entreprises de chemins de fer se raccordant au réseau fédéral ayant réuni la moitié du capital nécessaire pour la construction, je demande que la Confédération prenne ces entreprises à sa charge, avec les subsides cantonaux, bien

entendu, ou, si elle ne veut pas construire elle-même, qu'elle leur accorde tout au moins les mêmes subventions que les cantons. Ce que je demande est l'application, mais par une disposition transitoire seulement, du principe que la Confédération, dans certains domaines, doit subventionner les cantons pour une somme égale à celle fournie par eux-mêmes. Cela se pratique pour l'instruction professionnelle, pour l'enseignement commercial, pour l'agriculture, etc. C'est aussi une application de l'art. 23 de la constitution fédérale qui dit:

«La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.»

Jusqu'à présent ce principe n'a pas été appliqué aux chemins de fer, mais il n'y a qu'à lire l'art 23 pour voir que ceux-là peuvent aussi en bénéficier. Des sommes très considérables ont été déjà affectées par la Confédération, à des œuvres d'intérêt général national; elle a donné par exemple, et sans referendum, la somme de 8 millions pour la correction du Rhin. Je ne vois pas pourquoi elle ne subventionnerait pas aussi les entreprises de chemins de fer reconnus d'utilité publique.

Il existe des motifs sérieux pour que la Confédération, au moment où le rachat entrera en vigueur, n'abandonne pas à leur sort les entreprises actuellement formées ou qui peuvent l'être jusqu'à 1903. M. Schobinger a déjà fait remarquer, et avec raison, que lorsque la loi sur le rachat aura été acceptée par le peuple, la construction de nouveaux chemins de fer secondaires deviendra impossible. C'est en effet la crainte qu'ont toutes les entreprises en voie de préparation, elles ont le sentiment qu'avec le rachat les futures entreprises de chemins de fer auront à lutter contre d'immenses difficultés. Cette appréhension est fondée, je le crois, car il ne faut pas oublier que toutes ces entreprises ont le besoin du concours de la finance, elles ne peuvent pas construire, du moins pour la plupart, uniquement au moyen d'actions signées par les particuliers, les communes, l'état; elles auront besoin d'un capital d'obligations qu'elles ne peuvent trouver que dans la finance; ce sont les banques qui doivent parfaire les frais de construction des lignes que j'ai en vue. Déjà maintenant toutes les entreprises de ce genre ont fait l'expérience que la finance se retire d'elles; tandis qu'auparavant les entreprises des chemins de fer inspiraient une grande confiance, souvent même exagérée, aujourd'hui les banques hésitent et se ferment; je suis persuadé que, lorsque le rachat des chemins de fer sera consommé, il ne sera plus question pour les entreprises de trouver auprès de la finance l'appui qu'elles avaient autrefois.

Dans ces conditions, il me semble équitable que la Confédération vienne en aide aux entreprises projetées, puisque, si elle les abandonne, ce sera elle qui sera la cause pour laquelle elles ne pourront aboutir.

Je donnerai un exemple, afin de bien faire comprendre la portée de ma proposition. Vous savez qu'il est question depuis nombre d'années de la ligne du Weissenstein destinée à relier le Jura bernois avec le canton de Soleure et le plateau suisse, le réseau du Jura-Simplon avec le Central. Cette entreprise qui a son siège à Soleure, a réuni

jusqu'à présent une partie des fonds nécessaires à la construction; mais elle n'a pas encore réussi à se procurer la totalité de la somme nécessaire. Supposons que l'exécution de cette ligne ne soit pas encore assurée en 1903, à l'époque où la loi sur le rachat entrera effectivement en vigueur et qu'il manque encore deux millions pour assurer l'exécution de la ligne. Je demande que dans ces circonstances, tout en prenant les subventions votées par les cantons, les particuliers et les communes, la Confédération se charge de la construction de ce chemin de fer, ou bien, si elle ne le veut pas, qu'elle verse à l'entreprise une somme équivalente à la subvention des cantons intéressés, jusqu'à concurrence de ce qui manquera pour parfaire les frais de construction.

Telle est la portée de ma proposition; vous voyez qu'elle n'est pas énorme. Il ne s'agira en 1903 que d'un petit nombre de constructions qui n'auront pas abouti jusqu'alors; j'espère que la plupart seront prêtes avant ce délai et auront, à ce moment, donné le premier coup de pioche, de sorte que la Confédération n'aurait pas besoin de les subventionner.

Ce que je demande n'est pas autre chose qu'une oeuvre d'équité, c'est la contre-partie du grand préjudice que le rachat va causer aux entreprises en voie de formation.

Je vous prie donc d'accepter ma proposition.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Die Kommission beantragt Ablehnung des Antrages Gobat, der auch schon vor der Kommission gelegen und von dieser an den Bundesrat gewiesen worden ist. Dieser Antrag bedarf wohl keiner weiteren Begründung von Seite derjenigen, welche im Princip davon ausgehen, dass es ganz unmöglich sei, die Frage der künftigen Subventionierung von Bahnen in dieses Gesetz aufzunehmen. Es handelt sich bei dem Antrage Gobat offenbar darum, das, was wir gestern hinausgeworfen haben, nun durch ein Hinterthürchen wieder hereinzubringen. Da ich dafür halte, es sei nicht möglich, die lange Diskussion, welche wir hinter uns haben, wieder aufzunehmen, so beantrage ich Ihnen einfach Ablehnung dieses Antrages, und ich kann nicht umhin, mein Bedauern darüber auszusprechen, dass von seite der verehrlichen Vertreter des Kantons Bern, welcher sich immer einer weitsichtigen Eisenbahnpolitik gerühmt hat, diese Frage der Subventionierung immer wieder von neuem gebracht wird und dass fortwährend noch Anstrengungen gemacht werden, der Rückkaufsvorlage diese Last auf den Wagen zu legen, um viele derjenigen, welche glauben, dieser Wagen sei bereits genug beladen, und welche in dieser Beziehung grosse Angst haben, schliesslich zu verhindern, zu der Sache zu stehen.

**Baldinger:** Ich stehe ebenfalls auf dem Boden des Herrn Gobat, wenigstens grundsätzlich. Im Antrage des Herrn Gobat, den ich mir eventuell zu modifizieren erlauben werde, ist mir eines nicht ganz verständ-

lich. Ich verstehe nicht, weshalb das Kriterium für die Nebenbahnen, denen die Wohlthat seines Antrages zukommen soll, darin besteht, dass sie wenigstens die Hälfte der Anlagekosten gesichert haben; es ist mir nicht klar, weshalb diejenigen in Vorbereitung stehenden Nebenbahnen oder Seitenbahnen, die in der Finanzierung noch nicht so weit vorgeschritten sind, ausgeschlossen sein sollen. Ich würde es für eine Ungerechtigkeit halten, wenn Bahnprojekte, welche bis jetzt mit den grössten Anstrengungen aufrecht erhalten worden sind, nun deshalb vom Antrage Gobat nicht betroffen werden sollten, weil sie, wie gesagt, noch nicht zur Sicherung der Hälfte der Anlagekosten gekommen sind. Ich möchte also für mich, um diese Wohlthat weiter zugänglich zu machen, eine etwelche Verallgemeinerung vornehmen. Ich finde diese sehr naheliegend darin, dass ich nicht sage: Nebenbahnenprojekte, deren Anlagekosten im Momente des Rückkaufes mindestens zur Hälfte gesichert sind, sondern sage: Nebenbahnenprojekte, welche im Momente des Rückkaufes vom Bunde konzediirt sind. Ich will diesen Gedanken nicht weiter ausführen; allein ich erkläre bei diesem Anlasse noch einmal, dass ich mit Herrn Gobat dafür halte, dass Sie gewiss gut thun werden, wenn Sie dem Begehren der Freunde der Nebenbahnen entgegenkommen und den Antrag Gobat nicht ohne weiteres von der Hand weisen.

Ich unterstütze also den Antrag Gobat, sage aber nicht, diejenigen Nebenbahnenprojekte sollen berücksichtigt werden, bei welchen mindestens die Hälfte der Anlagekosten gesichert sind, sondern überhaupt diejenigen, welche im Momente des Rückkaufes konzediirt sind.

**Heller:** Ich ergreife das Wort nicht, um materiell zu dem Antrage Gobat zu sprechen, sondern um eine Behauptung zurückzuweisen, die er ausgesprochen hat. Herr Gobat hat den Satz ausgesprochen, dass durch die Erwerbung der Normalbahnen durch den Bund die Verhältnisse für die Nebenbahnen schwieriger, ja unmöglich werden. Ich glaube, man darf eine derartig kühne Behauptung nicht unwidersprochen passieren lassen. Inwiefern und in welcher Weise sollten die Verhältnisse für die Nebenbahnen schwieriger werden, wenn der Bund Eigentümer der Bahnen ist? Wir wissen, dass bis dahin gerade die Hauptschwierigkeit für die Nebenbahnen der Anschluss an die Hauptbahnen war, die Einfahrten in die grossen Bahnhöfe. Es sind uns diesfalls ja bei der Eintretensfrage Beispiele zur Genüge vor die Augen geführt worden. Glaubt nun im Ernste jemand, dass, wenn der Bund Eigentümer der Hauptbahnen ist, gegenüber den Nebenbahnen in der gleichen Weise wie bisher von den Hauptbahnen vorgegangen werde? Ich glaube, für eine derartige Annahme liegt gar nichts vor, sondern das Gegenteil ist sehr naheliegend. Das nämliche haben wir zu sagen in betreff der Uebernahme des Betriebes von derartigen Bahnen; das Gesetz spricht dafür. Der Bund ist in der Lage, wenn die Hauptbahnen ihm gehören, ganz so wie jetzt die privaten Gesellschaften, den Betrieb solcher Nebenbahnen zu übernehmen. Wo sollen also die

Schwierigkeiten liegen, die durch die Uebernahme der Hauptbahnen den Nebenbahnen erwachsen? Nichts mehr und nichts weniger als das wollte ich erklären, dass man diese Behauptung, welche hier ausgesprochen wird, und die bei der Campagne des Rückkaufes verwertet werden wird, nicht unwidersprochen passieren lassen darf.

**von Planta:** Es ist meine innerste Ueberzeugung, dass die Verstaatlichung der Hauptbahnen für die Nebenbahnen nicht nur kein Vorteil, sondern ein Nachteil sein werde. Das billige Geld, welches die Hauptbahnen haben können und das Bestreben des Staates, dem Publikum zu dienen, werden dazu führen, dass die Verkehrsbedingungen auf den Hauptbahnen zu gunsten des Publikums erleichtert werden. Das ist ja einer der Hauptvorteile, die Sie von der Verstaatlichung erwarten. Werden nun die Nebenbahnen, die das Geld nicht so billig haben, deren ganze finanzielle Organisation auf anderer Basis beruht, in der Lage sein, dem Publikum die gleichen Erleichterungen zu verschaffen? Ich sage: Nein. Sie werden also entweder neben den Hauptbahnen ungünstiger gestellt werden, weil sie die höhern Tarife beibehalten müssen, oder aber, wenn sie die Konkurrenz aushalten wollen, die sie zum Teil aushalten müssen, so wird ihre finanzielle Organisation erschüttert. Das ist meine Ueberzeugung. Man kann darüber freilich verschiedener Meinung sein.

Aus diesem Grunde habe ich gestern für den Antrag gestimmt, der den Rückkauf aller Nebenbahnen ins Auge gefasst hat, weil ich glaube, dass es im Interesse der Nebenbahnen liege, dass sie sobald als möglich zurückgekauft werden. Ich habe gestern auch für die Anträge gestimmt, welche eine Subventionierung der Nebenbahnen bezwecken, nicht deshalb, weil ich glaube, dass eine derartige Bestimmung im Gesetze notwendig sei, um das Princip der Subventionierung überhaupt zu statuieren. Ich halte vielmehr dafür, dass das bestehende Staatsrecht dem Bundesrate gestattet, zu subventionieren, ohne dass man im Gesetz eine bezügliche Bestimmung aufnehme. Wir Graubündner haben uns in dieser Debatte absichtlich des Wortes enthalten. Wir glauben nicht, dass es einer derartigen Bestimmung im Rückkaufsgesetz bedürfe, um unser Subventionsgesuch zu unterstützen, weil wir eben annehmen, dass unsere Verhältnisse nicht die gleichen sind, wie diejenigen anderer Nebenbahnen, weil wir glauben, dass es sich — um einer Bemerkung des Herrn Häberlin von gestern entgegenzutreten — nicht um ein Thalbahnnetz, sondern um die Verbindung zweier Landesteile, die in ganz exceptioneller Stellung sich befinden, handle.

Was den Antrag des Herrn Gobat anbelangt, so bedaure ich, bei aller guten Gesinnung, die ich für die Nebenbahnen und deren Subventionierung habe, demselben nicht zustimmen zu können, weil Herr Gobat den Grundsatz der *équité*, von dem er sprach, seinem Vorschlag nicht zu Grunde legt. Herr Gobat beschränkt die Subventionierung erstens auf die normalspurigen Bahnen, zweitens auf diejenigen Bahnen, welche im Zeitpunkt der Durchführung des Rückkaufes wenigstens zur Hälfte finanziert sind, d. h. deren

Anlagekapital zur Hälfte beschafft ist und drittens darauf, dass der betreffende Kanton sich mit demselben Betrag beteilige. Das sind Bedingungen, die unmöglich angenommen werden können. Man kann nicht ein derartiges Princip auf ein paar einzelne Bahnen zurechtschmieden. Das Princip muss entweder ganz allgemein ausgesprochen werden, oder es ist ganz davon abzusehen.

Ich möchte Ihnen daher empfehlen, dem Antrag des Herrn Gobat nicht zuzustimmen. Eventuell, für den Fall, dass Sie den Antrag des Herrn Gobat annehmen, erlaube ich mir, denselben dahin zu amendieren, dass das Wort «normalspurigen» gestrichen und einfach gesagt werde: «Der Bund wird den Bau derjenigen direkt an das Bundesbahnnetz anschliessenden Linien» etc.

**Vigier:** Von Herrn Gobat ist ein Schmerzenskind meiner Vaterstadt genannt und als Beispiel für seinen Antrag angeführt worden. Ich muss mir erlauben, einige Worte über diese Frage auszusprechen. Sie beschäftigt uns seit langen Jahren und es fehlen zu den nötigen 64 Millionen noch etwa 2 Millionen. Unsere Verhältnisse sind nicht derart, dass wir jetzt diese 2 Millionen aufbringen könnten. Allein wir haben bei der Beratung in diesem Saale nicht gewagt, von unserer Bahn zu sprechen, und ich verwahre mich dagegen, wenn Herr Gobat dieses Beispiel anführt, dagegen von einer ganzen Reihe anderer und grösserer Projekte, welche auch bereitstehen, durch die Thüre des Herrn Gobat einzutreten, schweigt. Wir werden für die Vorlage eintreten, ob Sie diesen kleinen Bahnen mehr oder weniger geben.

Zudem geht der Antrag des Herrn Gobat dahin, dass die Subventionierung nach fünf Jahren eintreten soll. Nun haben wir vom Departement zu wiederholten Malen die Zusicherung erhalten, dass die nötigen Vorarbeiten für ein Subventionsgesetz gemacht werden. Da, glaube ich, können wir getrost warten, bis dieses Gesetz kommen wird.

Deshalb, obschon ich für den Antrag des Herrn Gobat stimmen muss, erkläre ich, dass wir in Solothurn unsere Stellung zum Rückkaufsgesetz nicht von einem solchen Artikel abhängig machen.

**M. Bioley:** M. Gobat a dit que le rachat de certaines lignes secondaires pourrait se faire sans être soumis au referendum. Je ne puis pas laisser passer ces paroles qui pourraient être interprétées comme exprimant la manière de voir de l'assemblée, et que l'on pourrait invoquer plus tard comme un acquiescement à l'interprétation que M. Gobat vient d'émettre. Le vote intervenu hier sur les amendements proposés par M. Häberlin, aux art. 4 et 4bis, a eu, selon moi et selon nombre de députés, précisément pour résultat de rétablir la clause référendaire, qui avait été supprimée dans la proposition Hirter et Geilinger. Je crois devoir relever ce fait pour qu'il n'y ait pas de malentendu.

Du reste, les propositions qui nous ont été faites hier seront distribuées à l'assemblée, et nous saurons à quoi nous en tenir au sujet de leur teneur.



**Albertini:** Das Schlusslemma von Art. 47a lautet: «Der Bund wird in gleichem Masse auch die Bestrebungen für Realisierung einer dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entsprechenden Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern». Ich bin mit dieser Fassung vollständig einverstanden, hingegen weniger mit zwei Begleiterscheinungen, welche dieselbe mit sich brachte. Sie wissen, dass bei der Beratung dieses Schlusslemmas, welches den Antrag des Herrn Ständerat Hoffmann darstellt, Herr Hoffmann in besten Treuen erklärte, er müsse einen namhaften Teil der Schuld dafür, dass mit Bezug auf die ostschweizerische Alpenbahn noch kein Projekt vorliege, auf den Kanton Graubünden abwälzen. Ich möchte da nur an zwei Dinge erinnern. Sie wissen, dass wir in der Frage betreffend Splügen und Lukmanier mit dem Kanton Tessin Hand in Hand gehen müssen. Sodann muss unsere Stellung hier in den Räten in Rücksicht gezogen werden. Was begegnete uns mit dem Kanton Tessin? Die Regierung des Kantons Tessin hat dem Bundesrat unterm 26. Oktober 1866 mitgeteilt, dass sie die bündnerische Lukmanierkonzession, die an Hentsch & Cie. erteilt worden sei, als dahingefallen erkläre. Ich baue darauf keinen Vorwurf gegen den Kanton Tessin. Er mag seine Gründe hiefür gehabt haben; aber die Thatsache bleibt, dass wir infolge dieses Beschlusses momentan die ganze Frage des Lukmanier dahinfallen lassen mussten. Allein auch in den eidgenössischen Räten stiessen wir auf Schwierigkeiten. Es war am 23. Oktober 1869, als im Ständerate ein hochangesehener Staatsmann erklärte: Wir erteilen überhaupt die vom Kanton Graubünden damals verlangte Splügenkonzession nicht, solange nicht die Gotthardbahn gesichert ist. — Ich halte also dafür, dass Herr Hoffmann zu weit geht, wenn er den Vorwurf allein Graubünden macht. Das nur zur Richtigstellung.

Ich muss noch eine zweite Thatsache kurz berühren. Sie wissen, dass der Bundesrat in seiner Botschaft vom 13. September 1897 einen Passus aufgenommen hat, der folgendermassen lautet: «Mit dem Antragsteller gehen wir darin einig, dass es nicht angezeigt wäre, unter allen Umständen an einem dritten direkten Anschluss mit Italien festzuhalten und dass, wie wir bereits in der Rückkaufsbotschaft angedeutet haben, auch eine Lösung der Alpenbahnfrage in Verbindung mit dem Engadin, also in südöstlicher Richtung, der nähern Prüfung wert ist.» Wir teilen im Kanton Graubünden die Anschauung, dass schon eine Prüfung der Frage, ob nicht eine Verquickung der ostschweizerischen Alpenbahnfrage mit der Engadinbahn zulässig sei, für absolut ausgeschlossen. Sie wissen, dass schon das Eisenbahngesetz von 1872 den drei grossen schweizerischen Gruppen, dem Westen, dem Centrum und dem Osten mit Rücksicht auf ihre internationalen Verkehrsverbindungen namentlich mit Italien und dem mittelländischen Meere Zusicherungen erteilt hat. Dieser Standpunkt des Gesetzes von 1872 wurde durch den Volksbeschluss von 1878 bestätigt. In den Jahren 1872 und 1878 wurde also nicht nur dem Kanton Graubünden, sondern der ganzen ostschweizerischen Gruppe die Zusicherung erteilt, dass der Bund sich an unsern internationalen Bestrebungen mit einer Subvention von 4½ Millionen beteilige. Die ostschweizerische Alpenbahn hat bekanntlich internationale Verkehrszwecke im Auge, während es sich bei der Engadin-

bahn bloss um schweizerische und kantonale Verkehrsinteressen handelt. Das sind Dinge, die absolut getrennt von einander gehalten werden müssen, und wir möchten den Bundesrat bitten, die Prüfung, die er sich vorbehielt, damit abzuschliessen, dass er zum gleichen Resultat wie wir gelange, d. h. dass eine Verquickung der ostschweizerischen Alpenbahnfrage mit der Engadinbahnfrage absolut unzulässig sei. Uebrigens wissen Sie ja, dass die ganze Engadinbahn nur als schmalspurige Bahn vorgesehen wird, sodass sie der Gruppe der ostschweizerischen Interessenten nur wenig nützt.

**M. Favon:** Deux mots seulement pour ne pas laisser l'assemblée sous le coup de l'interprétation que vient d'indiquer M. Bioley.

La partie importante des dispositions qui ont été votées est l'art. 4 et il a été voté sur la proposition de MM. Hirter et Geilinger avec une modification qui ne porte absolument pas sur la clause référendaire, de sorte que les dispositions acceptées signifient que les chemins de fer secondaires pourront être acquis par le conseil fédéral avec l'approbation de l'assemblée fédérale, sans que la décision soit soumise au referendum. Il faut qu'il n'y ait pas de contestation sur ce point et j'ai le sentiment pour ma part que la lutte qui a été très vive et le vote qui l'a suivie ont porté surtout et même presque exclusivement sur ce point spécial. L'interprétation de M. Gobat est donc la seule bonne, son opinion est partagée par la présidence, par la chancellerie et par M. le conseiller fédéral Zemp. Du reste les propositions qui ont été acceptées nous seront distribuées tout à l'heure.

**Präsident:** Was den Art. 4 anbelangt, so wird das Präsidium die Diskussion über denselben noch einmal eröffnen. Ich bitte also, diesen Artikel hier nicht in Beratung zu ziehen.

**Curti:** Wie Ihnen wohl bekannt ist, habe ich in der Kommission einen Antrag in Bezug auf den östlichen Alpenübergang gestellt. Derselbe ist vom Bundesrat und von der Kommission abgelehnt worden. Ich habe über diesen Antrag hier nicht weiter sprechen wollen, weil ich ihn nicht wieder aufnehme. Da aber Herr Albertini an diesem Gegenstand gerührt hat, so glaube ich hier sagen zu müssen, dass ich nicht der Ansicht bin, als ob der Bund nicht mit der Zuwendung der für den Osten versprochenen Subvention eine gewisse Freiheit habe. Dieselbe ist nicht für einen bestimmten Pass gegeben worden, sondern sie ist für eine Verbindung der Ostschweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere gegeben worden. So lauten die Worte des Gesetzes von 1872 und das ist auch der Sinn des Gesetzes von 1878. Ich glaube darum nicht, dass man jetzt sagen könne, diese Subvention müsse unter allen Umständen so und nicht anders gegeben werden. Wenn die Bündner finden, dass man die von mir vorgeschlagene Art der Verbindung nicht acceptieren wolle, dass sie nicht im Interesse ihres Kantons sei und wenn

sie die Frage der Thalbahnen vollständig von derjenigen des östlichen Alpenüberganges trennen, so ist das eben eine Anschauung, die sie haben und der ich meinerseits habe Rechnung tragen wollen, indem ich meinen Antrag nicht erneuere. Ich glaube, dass, wenn die östlichen Kantone über die Art und Weise der Verbindung nicht einig werden, wir hier einen unnützen Streit entfachen. Obwohl ich die Auffassung der Bündner Kollegen selber nicht teile, so wollte es mir doch scheinen, dass mein Vorschlag dahinfallen würde, nachdem sie eine andere Ansicht vertreten. Aus diesem Grunde der Verschiedenheit der Meinungen zwischen den Vertretern Bündens und mir, habe ich meinen Antrag nicht wieder aufnehmen wollen.

**Decurtins:** Die Ausführungen des Herrn Curti veranlassen mich zu einer ganz kurzen Bemerkung. Wenn man von einer Verbindung der Ostschweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere spricht, so glaube ich, wird jeder von uns an den grossen Heerweg über die Bündneralpen denken, auf den uns schon die Geschichte der alten Römer und des Mittelalters hinweist. Wir haben in Graubünden die Idee einer internationalen Verbindung mit Italien nicht aufgegeben, und solange ein Bündner lebt, wird diese Idee hochgehalten werden. Wenn man an die gewaltige Verkehrszunahme zwischen Süden und Norden infolge der Errichtung der Gotthardbahn denkt und wenn man bemerkt, dass Deutschland sich immer mehr an die Produkte des Südens gewöhnt und die nordischen Länder immer mehr Nahrungsmittel und Wein von Italien erhalten, so wird die Notwendigkeit um so mehr sich ergeben, neben dem Gotthard und dem Simplon noch eine dritte grosse Verkehrsstrasse zwischen Süden und Norden zu erstellen. Ich stimme deshalb mit Herrn Albertini darin überein, dass davon gar keine Rede sein kann, diese Frage mit irgend etwas anderem zu verquicken. Wir hoffen, dass man das, was man uns versprochen hat, auch halten werde. Wenn es auch Jahrzehnte geht, so wird die Zeit sicher kommen, wo infolge vermehrten Verkehrs eine internationale Verbindung über das Bündnergebirge zwischen Italien und den nördlichen Ländern hergestellt werden muss, was im Interesse des ganzen Landes liegen wird.

**M. Gobat:** Je ne répondrai pas à l'allégation de M. Bioley, puisque M. Favon vient de le faire. Du reste, comme il l'a dit, nous aurons tout à l'heure les textes sous les yeux.

M. Heller a dit que j'étais dans l'erreur en alléguant que le rachat aggraverait la position des lignes de chemins de fer en voie de préparation. M. Planta a répondu qu'à son sens j'avais raison et il a invoqué le fait que l'exploitation des chemins de fer par la Confédération pourrait, à cause des rabais de tarifs, exercer une influence sur l'opinion et sur le crédit des banques; que celles-ci hésiteraient à prêter leur argent aux chemins de fer futurs. Je mentionnerai encore une circonstance que dans mon désir de raccourcir j'ai omise tout à l'heure. Actuellement les entreprises des chemins

de fer secondaires ont, dans la plupart des cas, trouvé un puissant appui auprès des grandes compagnies elles-mêmes dont on veut racheter les lignes. C'est ainsi que le Jura-Simplon a puissamment contribué à la construction de plusieurs lignes dans les cantons de Vaud et de Berne par une prise d'actions, ou en s'engageant d'avance, avant même la construction de la ligne, à se charger de son exploitation. Je doute fort que la ligne de Spiez-Erlenbach, par exemple, eût abouti si rapidement si le Jura-Simplon ne s'était pas engagé à l'exploiter. Or, cet appui ne pourra naturellement plus s'exercer lorsque la Confédération sera en possession de leurs lignes. Elle ne pourra pas s'engager d'avance à exploiter de nouvelles lignes, elle pourra bien moins encore les favoriser par une prise d'actions. En un mot, cet appui que les compagnies actuelles accordaient aux lignes en voie de préparation, parce qu'elles y voyaient de petits ruisseaux susceptibles de grossir leur trafic, tout cela tombe et cette considération pèse d'un grand poids dans la balance, non pas en faveur de ces entreprises, mais contre elles.

M. de Planta a critiqué ma proposition, qu'il trouve trop entourée de restrictions! Je le reconnais avec lui; mais j'ai dit tout à l'heure que je luttais pour la dernière position des chemins de fer secondaires; jusqu'à présent on n'a rien voulu nous accorder, sous prétexte que l'on était trop exigeant. Je demande simplement que la Confédération répare, à l'égard des chemins de fer en voie de préparation, le dommage que leur causera le rachat.

Je désirerais aussi que l'on ne marchandât pas les subventions aux chemins de fer secondaires, mais comme, encore une fois, on nous a tout refusé jusqu'à présent, nous devons nous rabattre sur le minimum que l'on puisse réclamer; c'est précisément ce que je fais. Je suis d'accord pour supprimer les mots «à voie normale», je suis d'accord pour supprimer la restriction qui stipule qu'il s'agit seulement des entreprises se raccordant au grand réseau et je suis d'avis de dire que: Sont assimilées aux subventions des cantons celles des communes et des corporations, ce qui est d'ailleurs le sens de ma proposition.

Cette proposition est donc rédigée définitivement comme suit: «La Confédération se chargera elle-même de construire les lignes dont la moitié au moins du capital d'établissement sera assurée à l'époque de l'exécution du rachat, ou elle fournira à ces entreprises une subvention du même montant que celles accordées par les cantons, communes et corporations intéressés.» Je pense que ce texte est de nature à donner satisfaction à M. de Planta.

M. Vigier a dit qu'il voterait cette proposition, quoiqu'il soit déjà rassuré, le chef du département ayant dit que l'on fera plus tard une loi fédérale concernant les subventions à allouer par la Confédération aux entreprises de chemins de fer.

On n'a pas été si catégorique que M. Vigier veut bien le dire; au contraire, on en a parlé sans doute, mais à un autre point de vue. Quant à moi, je préfère beaucoup quelque chose d'acquis aujourd'hui que l'incertitude. En somme, voici quelle est la position. La loi sur le rachat est un immense marché, un tissu de compromis; compromis avec tous les partis politiques, avec les cantons, avec

les divers intérêts locaux; je demande qu'en dernier lieu nous fassions encore un compromis avec les entreprises de chemins de fer futurs. Elles sont intéressantes aussi et représentent des oeuvres d'utilité publique, puisqu'il s'agit d'entreprises subventionnées par les cantons, qui ne s'en occuperaient pas si l'utilité publique n'y était pas engagée. Je demande que pour cet élément si important de la prospérité des populations on fasse aussi un compromis.

**Heller:** Ich erlaube mir, das Wort zu einer persönlichen Berichtigung gegenüber den Ausführungen des Herrn von Planta zu verlangen.

Ich bin Herrn von Planta zu Dank verpflichtet, dass er den Versuch unternommen hat, die Behauptung, dass der Erwerb der Bundesbahnen für die Nebenbahnen zum Schaden sei, zu begründen. Wie die Begründung ausgefallen ist, mögen Sie selbst beurteilen. Herr von Planta hat nichts anderes anzuführen vermocht, als dass die Nebenbahnen durch die Tarifiereduktion geschädigt würden. Dieser Satz ist schon in seiner Allgemeinheit unrichtig. Denn nicht jede Tarifiereduktion bedingt auch einen Ausfall der Einnahmen. Wir haben in unserm Eisenbahnleben Beispiele genug, dass einzelne Bahngesellschaften von sich aus ohne irgendwelchen Druck die Tarife in ihrem eigenen Interesse reduziert haben und dass die Tarifiereduktion nicht einen Ausfall der Einnahmen nach sich zog, sondern dass, wenigstens nach kurzer Zeit, eine Ausgleichung, ja ein Ueberschuss der Einnahmen zu verzeichnen war. Die Sache wird aber deswegen ganz schief, weil die Hauptbahnen und Nebenbahnen nicht Konkurrenzlinien sind. Die Herabsetzung der Tarife bei den Hauptbahnen hat auf die Tarife der Nebenbahnen gar keinen Einfluss. Die Nebenbahnen sind und bleiben in dieser Beziehung autonom innerhalb ihrer Konzessionen. Der Transport von Personen und Gütern wird für sie durch den Erwerb der Hauptbahnen durch den Bund in keiner Weise verändert. Ich will Ihnen nur ein Beispiel anführen, das die Unrichtigkeit der Behauptung des Herrn von Planta in, wie ich glaube, schlagender Weise darthut. Wir haben in Luzern eine solche Nebenbahn Luzern-Kriens. Wenn einmal der Tag käme, da die Bundesbahnen Personen und Güter gratis nach Luzern befördern würden, was würde das für einen Einfluss auf die Einnahmen der Bahn Luzern-Kriens ausüben? Gewiss gar keinen, wenigstens keinen nachteiligen, sondern vielmehr einen vorteilhaften, weil dadurch der Verkehr überhaupt vermehrt und auch auf den Nebenlinien vergrößert würde.

Die Behauptung, dass durch eine Herabsetzung der Tarife auf den Hauptbahnen die Nebenbahnen geschädigt werden, ist also in ihrer Allgemeinheit nicht richtig und ist namentlich in Bezug auf die einzelnen Fälle nicht richtig, weil es sich bei den Nebenbahnen nicht um Konkurrenzlinien handelt, sondern um solche Linien, die in Gegenden führen, wo die Hauptbahnen eben nicht hinkommen.

**Präsident:** Wird das Wort weiter verlangt? — Wenn nicht, so ist die Diskussion geschlossen. — Herr Nationalrat Gobat hat seinen Antrag mit Rück-

sicht auf den Vorschlag des Herrn von Planta dahin modifiziert, dass er sich damit einverstanden erklärt, dass das Wort «normalspurigen» gestrichen werde.

**Baldinger:** Ich habe zum Antrag des Herrn Gobat den eventuellen Antrag gestellt, an Stelle des Passus «deren Anlagekapital im Zeitpunkt der Durchführung des Rückkaufs wenigstens zur Hälfte gesichert sein wird» die Worte zu setzen: «die im Zeitpunkt der Durchführung des Rückkaufes konzediert sind».

**Präsident:** Wann haben Sie diesen Antrag gestellt?

**Baldinger:** Jetzt! (Heiterkeit).

**Präsident:** Die Diskussion ist geschlossen.

**Baldinger:** Herr Präsident, ich habe Sie nicht richtig verstanden. Ich habe den Antrag ausdrücklich gestellt, bevor die Diskussion geschlossen war.

**Präsident:** Nein, Herr Baldinger!

**Baldinger:** Doch, Herr Präsident!

**Häberlin:** Ich schlage Ihnen vor, ohne Diskussion abzustimmen.

**Präsident:** Ich will Sie anfragen, ob Sie auf den Antrag des Herrn Baldinger eintreten wollen.

#### Abstimmung — *Votation.*

Mit 22 gegen 12 Stimmen wird das Eintreten auf den Antrag Baldinger abgelehnt. Ebenso unterliegt der modifizierte Antrag Gobat mit 54 gegen 32 Stimmen.

(Par 22 voix contre 12, l'entrée en discussion sur la proposition de M. Baldinger est repoussée. La proposition modifiée de M. Gobat est repoussée par 54 voix contre 32.)

**Präsident:** Damit hätten wir die Vorlage durchberaten und wir würden nun in das Stadium gelangen, wo wir in Wiedererwägungsanträge eintreten könnten.

Zuvor sehe ich mich veranlasst, Ihnen zu beantragen, nochmals auf Art. 4 und 4bis zurückzukommen, da mir bemerkt wurde, dass bezüglich der Abstimmung über diese Artikel irrtümlich vorgegangen worden sei. Herr Häberlin hatte zu allen Anträgen den principiellen Antrag gestellt, dass da wo von Bundesbeschlüssen mit Referendumsvorbehalt die Rede sei, gesetzt werde: Bundesgesetz. Nun ist

die Frage entstanden, ob dieser Antrag auch auf Art. 4 oder nur auf Art. 4bis Bezug gehabt habe. Das Bureau ist der Ansicht, dass dieser Antrag nur auf Art. 4bis Bezug gehabt habe, sodass Art. 4 in dieser Beziehung unverändert stehen geblieben wäre. Der Art. 4 würde deshalb nach der Auffassung des Bureau und in Uebereinstimmung mit dem Protokoll also lauten: «Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch andere bestehende Bahnen, welche den in Art. 1 vorgesehenen Bedingungen entsprechen, zu erwerben.»

Ich glaubte, Ihnen von dieser Auffassung des Bureau Kenntnis geben zu sollen und nehme an, dass Sie mit derselben einverstanden seien.

**M. Boinay:** En ce qui concerne la votation d'hier, elle a été interprétée de diverses manières.

Quant à moi, j'ai compris la proposition amendée par M. Häberlin d'une façon différente, pensant que les mots «législation spéciale» s'appliquaient tout aussi bien à l'art. 4 qu'à l'art. 4bis. J'admettais que la décision de l'assemblée fédérale ayant pour but de permettre l'acquisition des chemins de fer secondaires, comme ceux dont nous parlions hier MM. Comtesse et Favon, devait être soumise à la sanction du peuple. C'est ainsi que j'ai compris, de même que beaucoup de mes amis, la portée de l'amendement de M. Häberlin. Il paraît que nous nous sommes trompés. Or, il s'agit ici d'une question d'une grande importance. Nous avons entendu hier l'honorable M. Geilinger dire que la dépense à prévoir pour ce rachat serait au plus de 60 millions; mais la somme peut être supérieure à celle qu'on indique aujourd'hui. Je ne comprendrais pas que nous puissions éluder la clause référendaire et que le conseil national vint enlever au peuple une prérogative de cette importance. C'est pourquoi je propose de revenir sur l'article en question et de provoquer un nouveau vote, afin que chacun soit bien fixé et qu'il n'y ait pas de surprise possible. Le referendum est un droit populaire, de même que l'initiative, dont on a fait grand cas; encore aujourd'hui nous entendons vanter nos institutions de tous côtés, on parle avec orgueil des droits populaires et du peuple souverain: tout pour le peuple et par le peuple, et l'on hésiterait à lui conserver ses attributions en cette occasion! Ce serait, selon moi, une inconséquence que de soumettre au peuple des questions de peu d'importance, comme par exemple cela a été le cas pour l'arrêté concernant le traitement de l'envoyé suisse à Washington, alors qu'on lui soustrait des décisions qui portent sur un chiffre de 60 millions. Ce ne serait ni logique, ni rationnel.

C'est pourquoi je vous propose de revenir sur cet article et de décider en tout cas que tout rachat concernant des lignes secondaires du genre du Jura-Neuchâtelois, sera soumis à ce referendum.

**Präsident:** Die Diskussion kann sich nur darum bewegen, ob man auf die Abstimmung zurückkommen wolle oder nicht.

**Comtesse:** Je propose de ne pas revenir sur la votation d'hier; si M. Boinay et ses amis désirent le referendum, ils peuvent le demander et la question sera alors soumise au peuple.

**Keel:** Ich glaube mich erinnern zu können, dass der Herr Präsident bei der Abstimmung bemerkt hat, er nehme an, dass wenn man darüber entscheide, ob man «Bundesgesetzgebung» sagen wolle oder nicht, dies dann für alle Fälle gelte. Wenn man nun im Zweifel ist, so sollte man eher noch einmal abstimmen, damit man die Stimmung der Versammlung kennt.

**Häberlin:** Ich teile die Auffassung des Bureau über die Ergebnisse der gestrigen Abstimmung. Sie erinnern sich, dass ich beantragt habe, in erster Linie den Art. 4, wie er gedruckt ist, anzunehmen, sodann aber in allen übrigen Anträgen an Stelle der Bundesbeschlüsse mit Referendumsvorbehalt «Bundesgesetzgebung» zu setzen. Das haben Sie angenommen. Ich habe aber ausdrücklich erklärt, dass wenn Sie in Art. 4, wo das Referendum nicht erwähnt ist, die Zustimmung der Bundesversammlung für genügend erachten, so werde mich das persönlich nicht unglücklich machen. Ich bemerkte aber, dass jedes Mitglied die Wahl habe, zum ursprünglichen Art. 4 zu stimmen, der bloss die Gesetzgebung kennt. Es war also jeder in der Möglichkeit, zu stimmen, wie er es für gut erachtete. Ich gebe allerdings zu, dass eine Aeusserung des Präsidiums Anlass zu einer irrthümlichen Auffassung bei der Minderheit geben konnte. Es haben mir viele Mitglieder erklärt, dass sie, wenn man den Antrag Hirter zu Art. 4 so aufgefasst hätte, zum ursprünglichen Antrage der Kommission gestimmt hätten. Das könnte bestimmen, die Schlussabstimmung noch einmal frei zu geben. Ich halte es aber nicht für ratsam. Sie würde wohl gleich ausfallen wie gestern. Die Herren können sich darüber, dass die gestrige Abstimmung so aufgefasst wird, wie Bureau und Protokoll angeben, beruhigen, weil der Ständerat auch noch da ist und den alten Artikel wieder aufnehmen kann, wenn er es für gut findet.

**Lutz:** Ich halte die vorliegende Frage für so wichtig, dass man sich darüber klar sein muss, bevor man sie aus der Hand giebt. Es giebt verschiedene Mitglieder des Rates, die sich über die Tragweite der gestrigen Abstimmung nicht vollständig klar waren. Wenn die Auffassung des Herrn Häberlin acceptiert würde, so könnte das mich und einzelne meiner Gesinnungsgenossen in negativem Sinne für die Schlussabstimmung entscheiden.

**Geilinger:** Die Sache ist sehr einfach und erhält die endgültige Verifikation durch die letzte eventuelle Abstimmung, die wir zwischen dem ursprünglichen Antrag Hirter (Kommissionsmehrheit) und dem Antrag Geilinger-Hirter vorgenommen haben. Wenn die

Auffassung des Herrn Lutz richtig wäre, so wäre die betreffende Abstimmung gar nicht notwendig gewesen. Diese Abstimmung beweist, dass man sich vollständig klar war. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Mitglieder des Rates eine Abstimmung vornehmen würden, die gar nicht notwendig ist, nämlich eine Abstimmung, wo man gleiches einander gegenüberstellt.

**M. Bioley:** De nombreux députés ont exprimé des doutes au sujet de la votation d'hier et d'après certains renseignements, il paraît que la chancellerie elle-même n'a pas été très bien fixée; il a fallu l'intervention de l'honorable M. Häberlin, auteur des amendements, pour expliquer exactement sa pensée. Il est évident que dans ces conditions il y a eu, je ne dirai pas une surprise volontaire, mais matérielle. Il importe donc que l'assemblée sache ce qu'elle a voulu. Le bureau a cru interpréter son vote, traduire la pensée du conseil. Mais nous ne sommes pas ici pour faire traduire notre pensée par des tiers, pas même par le bureau de cette assemblée. Il est indispensable de revenir sur le vote émis, pour savoir à quoi s'en tenir. Si l'on veut soustraire le rachat des lignes secondaires à la clause référendaire, il faut le dire expressément et non d'une manière dubitative. On n'a pas bien compris la portée de la proposition faite, attendu qu'elle n'était ni claire, ni précise. Mais il serait étonnant que l'on songeât à soustraire à la clause référendaire le rachat des lignes secondaires, alors que cette clause existe pour le rachat des lignes principales.

On nous a dit et répété que la question du rachat n'était pas une question politique, que c'était une affaire et une très bonne affaire, source de bénéfices pour la Confédération. Je veux bien admettre qu'en rachetant le réseau principal, on fait une bonne affaire. Mais si de certains côtés de cette assemblée l'on désire si vivement se débarrasser de certaines lignes secondaires, n'est-ce pas parce que l'on craint qu'elles ne soient pas de très bonnes affaires? Il serait étrange qu'on demande au peuple la permission de faire une bonne affaire, sans le consulter sur la question de savoir s'il veut faire une affaire qui peut être mauvaise.

De la part de l'assemblée fédérale qui doit s'inspirer du sentiment populaire, ce ne serait pas régulier.

**Hirter:** Ich erachte es als unthunlich, in diesem Stadium über die Sache selbst zu sprechen. Es handelt sich einzig und allein darum, ob man auf die gestrige Abstimmung zurückkommen wolle oder nicht. Es fragt sich, ob einzelne Mitglieder in der Schlussabstimmung unter irrigen Voraussetzungen ihre Stimme abgegeben oder nicht. Diese werden auf die Abstimmung zurückkommen wollen. Diejenigen aber, die nicht darauf zurückkommen wollen, erklären sich damit einverstanden, dass die Protokollierung eine richtige sei.

**Iselin:** Ich bin mit der Auffassung des Herrn Hirter nicht einverstanden. Ich möchte nur darauf aufmerksam machen, dass es sich nicht um einen Irrtum infolge Unachtsamkeit der Mitglieder handelt. Dieser Irrtum ist vielmehr auf die Fragestellung des Herrn Präsidenten zurückzuführen. Ich müsste mich sehr irren, wenn nicht die Fragestellung des Herrn Präsidenten von der Voraussetzung ausgegangen wäre, dass der Antrag des Herrn Häberlin sich auch auf den Art. 4 beziehe. Es mag dies auch so im Protokoll enthalten gewesen sein und ist dann vielleicht erst nachträglich infolge von Reklamationen berichtigt worden. Wenn das so ist — und ich bitte darüber Auskunft geben zu wollen — so zeigt das deutlich, dass an massgebender Stelle eine Unklarheit herrschte, die es wünschenswert machen würde, auf die Abstimmung zurückzukommen.

**Präsident:** Ich mache zunächst die Mitteilung, dass am Protokoll nichts geändert worden ist. Was meine Fragestellung anbetrifft, so ist es möglich, dass dieselbe zu Unklarheiten Veranlassung geben konnte. Indessen dürfte jetzt genug diskutiert sein, und ich frage Sie an, ob Sie auf die Abstimmung von gestern zurückkommen wollen oder nicht.

#### Abstimmung. — Votation.

Mit 63 gegen 52 Stimmen wird ein Zurückkommen auf die Abstimmung abgelehnt.

(Par 63 voix contre 52, le conseil décide de ne pas revenir sur la votation.)

**Präsident:** Ich frage nun an, ob Sie auf einzelne Artikel der Vorlage zurückkommen wollen.

**Büeler:** In Uebereinstimmung mit seinen Kollegen aus den Urkantonen erlaubt sich der Sprechende, Ihnen den Antrag zu stellen, auf den von Ihnen mit ganz geringer Mehrheit abgelehnten Antrag betreffend Steuerpflicht der Bundesbahnen zurückzukommen. Wir erlauben uns, Ihnen wieder denselben Antrag zu stellen, den wir bereits gestellt haben. Gestatten Sie . . . .

**Kurz:** Herr Präsident! Ich erlaube mir, das tit. Präsidium auf den Art. 61 des Geschäftsreglements aufmerksam zu machen, welches vorschreibt, dass nach Schluss der Beratung jedem Mitglied gestattet sei, zu beantragen, auf einzelne Artikel zurückzukommen. Weiter heisst es dann: «Die Versammlung entscheidet ohne weitere Diskussion über die Erheblichkeit des Antrages. Wird die Erheblichkeit ausgesprochen, so findet über den betreffenden Artikel die nochmalige freie Beratung statt.» Ich halte deshalb dafür, es sei in erster Linie die Versammlung anzufragen, ob wir auf den Antrag des Herrn Büeler eintreten wollen. Wenn die Mehrheit sich dagegen ausspricht, so ist die Diskussion geschlossen und der Antrag abge-

lehnt. Wenn die Mehrheit zustimmt, so ist die Diskussion wieder eröffnet. Das scheint mir schon deshalb von Bedeutung zu sein, weil eine Reihe von Wiedererwägungsanträgen vorliegen und es deshalb notwendig erscheint, dass das Reglement richtig angewendet werde.

**Präsident:** Ich habe die Absicht, in der von Herrn Kurz angeregten Weise vorzugehen. Unser Reglement sieht in Art. 61 vor, dass eine Diskussion nicht Platz greife, bevor die Wiedererwägung beschlossen sei. Doch möchte ich nur bemerken, dass es bisanhin Übung war, dem Antragsteller Gelegenheit zu geben, in kurzen Worten klarzulegen, um was es sich bei seinem Wiedererwägungsantrag handle.

Ich frage Sie ohne weiteres an, ob Sie auf den Antrag des Herrn Büeler und Konsorten zurückkommen wollen oder nicht.

#### Abstimmung — Votation.

Mit 58 gegen 42 Stimmen wird der Antrag des Herrn Büeler auf Zurückkommen abgelehnt.

(Par 58 voix contre 42, la proposition de retour de M. Büeler est repoussée.)

**Präsident:** Wird ein Antrag auf Zurückkommen auf weitere Artikel gestellt?

**Scherrer:** Ich stelle Ihnen den Antrag, auf Art. 15 betreffend die Wahl des Verwaltungsrates zurückzukommen und einen neuen Art. 15bis in folgender Fassung anzunehmen: «Zu den Sitzungen des Verwaltungsrates sind ausserdem 25 Vertreter der grossen wirtschaftlichen Verbände der Schweiz mit beratender Stimme beizuziehen. Die Bezeichnung dieser Verbände, die Zahl der denselben zukommenden Vertreter, sowie das Wahlverfahren bestimmt ein vom Bundesrat auszuarbeitendes Reglement, welches der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt.»

#### Abstimmung — Votation.

Mit 64 gegen 38 Stimmen wird das Zurückkommen abgelehnt.

(Par 64 voix contre 38, la proposition de retour est repoussée.)

**Präsident:** Werden weitere Anträge auf Zurückkommen gestellt?

**Amsler:** Die Stimmung, in der Sie sich gegenüber den Wiedererwägungsanträgen befinden, scheint keine günstige zu sein. Allein ich erlaube mir, an diesem Ort die persönliche Bemerkung auszusprechen, dass ich diese Art der Behandlung von Wiederer-

wägungsanträgen nicht verstehe. Ich verstehe sie nicht vom Standpunkt des Reglementes aus, ich verstehe sie aber auch nicht vom Standpunkt der Wichtigkeit der Sache aus, und ich verstehe sie drittens nicht, davon ausgehend, dass gerade, was die Organisation betrifft, wir mehr als drei Tage eine allgemeine Diskussion gehabt haben . . .

**Präsident:** Herr Nationalrat Amsler, ich muss Sie darauf aufmerksam machen, dass Sie einen Wiedererwägungsantrag stellen wollen . . .

**Amsler:** . . . und ich hoffe nun, Herr Präsident, meine Herren, Sie werden den Rückweisungsantrag, den ich in Bezug auf die Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen eingereicht habe, in Diskussion nehmen. Mir scheint es, es sei diese Sache eine ausserordentlich wichtige für die Schlussabstimmung und das weitere Schicksal der Vorlage.

#### Abstimmung. — Votation.

Mit 59 gegen 37 Stimmen wird der Antrag auf Zurückkommen auf die Art. 22 und 32 abgelehnt.

(Par 59 voix contre 37, la proposition de M. Amsler de revenir sur les art. 22 et 32 est rejetée.)

**Rossel:** Ce n'est pas une proposition de revenir sur un article quelconque du projet que je veux faire. Je veux simplement signaler une erreur qui s'est glissée dans le texte français de l'art. 30, chiffre 1. Il suffira de comparer les deux textes allemand et français pour vous rendre compte de la portée de ma rectification.

**Präsident:** Ich glaube, wir können diesen Antrag der Kommission zur Berücksichtigung überweisen.

(Rufe: Dem Bureau!)

**Cramer-Frey:** Ich beantrage, dass wir die Anregung des Herrn Rossel dem Bureau zur Erledigung überlassen.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

**Geillinger:** Ich habe noch einen Wiedererwägungsantrag zu Art. 2 gestellt. Ich ziehe ihn zurück.

**Schubiger:** In Art. 15 ist dem Bundesrat die Wahl der Kreisdirektionen auf unverbindlichen Vorschlag der Generaldirektion übertragen. Ich möchte den Wiedererwägungsantrag in dem Sinne stellen, dass das Vorschlagsrecht betreffend die Kreisdirektionen den Kreiseisenbahnräten übertragen werde.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit 64 gegen 36 Stimmen beschliesst der Rat, auf den Art. 15 nicht mehr zurückzukommen.

(Par 64 voix contre 36, le conseil décide de ne pas revenir sur l'art. 15.)

**Baldinger:** Nachdem nunmehr die Vorlage durchberaten ist, und nachdem Sie dem Art. 4 die Fassung Geilinger-Hirter gegeben, dürfte es selbstverständlich sein, dass der Titel einer Vervollständigung in dem Sinne unterworfen wird, dass in demselben neben dem Erwerb und Betrieb auch noch das Wort «Bau» der Eisenbahnen eingeschaltet wird. Meine Herren . . .

**Präsident:** Ich glaube, das genügt vollständig; es braucht keiner weitem Motive.

**Baldinger:** Das ist kein Wiedererwägungsantrag, Herr Präsident, ich habe am Anfang davon gesprochen und damals . . .

**Präsident:** Wir stimmen ab.

**Baldinger:** Ich bin noch nicht fertig, Herr Präsident; so soll es nicht gehen hier, man soll nicht vergewaltigt werden bei der Aeusserung seiner Ansichten. Mein Antrag geht weiter, ich habe noch eine andere Bemerkung zum Titel zu machen. Ich will also die Anregung, die ich soeben machte nicht weiter ausführen; dagegen wollen Sie mir gestatten, noch auf eine andere Unzukömmlichkeit im Titel aufmerksam zu machen, auf die von anderer Seite bereits hingewiesen worden ist. Der deutschsprachliche Begriff des Wortes Erwerb ist ein anderer als derjenige, den wir ihm hier geben. Wenn ich vom Erwerb der Eisenbahnen rede, so ist das nach der deutschen Sprache so aufzufassen, dass ich dabei an dasjenige denke, was die Eisenbahnen erwerben, was sie verdienen, und es versteht sich nicht von selbst, dass darunter gemeint ist, dass die Eisenbahnen zu kaufen, zu erwerben seien. Deshalb stelle ich den Antrag, Sie möchten statt Erwerb sagen Erwerbung. Mein Antrag lautet also in seiner Gesamtheit, man möchte dem Titel folgende Fassung geben: «Bundesgesetz betr. die Erwerbung, den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen» u. s. w. Ich stelle selbstverständlich die Erwerbung an die Spitze, weil das der Hauptgegenstand der Vorlage ist.

**Präsident:** Wir stimmen darüber ab, ob der Rat auf den Titel zurückkommen will.

**Baldinger:** Es handelt sich nicht um einen Antrag auf Zurückkommen; ich habe am Anfang den Titel behandeln wollen, dann aber angeregt, dass man ihn am Schlusse, wenn man den Inhalt des

Gesetzes kenne, erledige, und der Herr Präsident hat erklärt, dass er damit einverstanden sei.

**Präsident:** Herr Baldinger hat in seiner Rede erklärt, dass der Titel erst am Schlusse festgestellt werden könne; meinerseits ist diese Erklärung nicht abgegeben worden.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Ich erinnere mich, dass Herr Baldinger zu Beginn der Beratungen in dem Sinne auf die Erledigung seines Antrages verzichtet hat, dass wir uns am Schluss der Gesetzesberatung dann nochmals mit dem Titel befassen.

**Heller:** Ich möchte doch in dieser Beziehung die Thatsachen richtigstellen. Ich habe hier das «stenographische Bulletin» über unsere Verhandlungen und da steht auf Seite 946: «Präsident: Was die Bemerkungen des Herrn Baldinger zum Titel des Gesetzes anbelangt, so möchte ich ihn in der That auf den von ihm selbst erwähnten Weg verweisen, nämlich nach Schluss der Detailberatung auf den Titel zurückzukommen.» Ich glaube, wir haben materiell über den Antrag Baldinger abzustimmen.

**Präsident:** Ich frage den Rat an, ob er mit der Auffassung einverstanden ist, dass wir uns noch in dem Stadium befinden, wo wir den Titel noch zu bereinigen haben. — Es scheint dies der Fall zu sein. Ich erteile Herrn Baldinger das Wort, falls er seine Anträge noch näher begründen will.

**Baldinger:** Ich habe nichts mehr beizufügen.

**Cramer-Frey, Berichterstatter der Kommission:** Ich glaube nicht, dass es nötig ist, den Titel, wie er in der gedruckten Vorlage steht, zu ändern. Ich glaube, wir sprechen in verschiedenen Vorlagen sehr oft von Erwerb, statt von Erwerbung. Man kann darüber im Zweifel sein, welches das Richtige sei. Was sodann den Antrag auf Beifügung des Worte «Bau» betrifft, so scheint mir, es habe ja das vorliegende Gesetz hauptsächlich den Zweck der Erwerbung der Eisenbahnen. Alles andere ist mehr nebensächlicher Natur. Ich beantrage daher, den Antrag Baldinger auch in diesem Punkte abzulehnen.

**Sourbeck:** Ich muss gegenüber Herrn Cramer den Antrag des Herrn Baldinger unterstützen. Es macht sich nicht gut, wenn wir in einem Bundesgesetz einen thatsächlichen Sprachfehler stehen lassen. Erwerb ist etwas ganz anderes als Erwerbung, und hier handelt es sich um das Letztere. Es ist gegen die Manie, gewisse Wörter abzukürzen, schon vor 50 Jahren von Schopenhauer polemisiert worden. Schon damals wies man darauf hin, dass man nicht sagen solle Entscheidung, sondern Untersuchung, nicht Abteil, sondern Abteilung, u. s. w. Wir sollten hier nicht nur aus logischen, sondern auch

aus sprachlichen Gründen den Antrag des Herrn Baldinger, wenigstens in Bezug auf das Wort Erwerbung, annehmen.

Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag, das Wort «Erwerb» durch «Erwerbung» zu ersetzen, wird mit Mehrheit gegen 7 Stimmen, der Antrag, die Worte «den Bau» in den Titel aufzunehmen, mit 57 gegen 26 Stimmen angenommen.

(Les deux propositions de M. Baldinger sont adoptées, la première par majorité contre 7, la seconde par 57 voix contre 26.)

**Präsident:** Da keine weitem Wiedererwägungsanträge gestellt werden, ist die Diskussion geschlossen. Ich habe noch mitzuteilen, dass Herr Jäger folgenden Antrag eingereicht hat: «Der Bundesrat ist beauftragt, dem Schweizervolke mit Beförderung das Gesetz über den Rückkauf der Eisenbahnen zur Abstimmung vorzulegen.» Ich erteile dem Herrn Antragsteller das Wort zur Begründung dieses Antrages.

**Jäger:** Ich erlaube mir, folgenden Antrag zu stellen:

«Der Bundesrat ist beauftragt, dem Schweizervolke mit Beförderung das Gesetz über den Rückkauf der Eisenbahnen zur Abstimmung vorzulegen.»

Es ist mir wohl bekannt, dass dieser Antrag nicht der bisherigen Praxis entspricht, ich gewärtige sogar, dass man einwendet, derselbe entspreche auch nicht der Bundesverfassung, ja er widerstreite der Bundesverfassung.

Nun ist es ja richtig: Die Bundesverfassung giebt den eidgenössischen Räten leider nicht das ausdrückliche Recht, von sich aus ohne weiteres ein von ihnen geschaffenes Gesetz der Volksabstimmung zu unterbreiten. Aber ebenso richtig ist, dass die Bundesverfassung nirgends und in keiner Weise den direkten Appell an das Volk verbietet. Unter solchen Umständen besteht für mich kein Zweifel, dass wir mit dem direkten Appell an das Volk keine Verfassungsverletzung begehen. Im Gegenteil: Ich halte dafür, dass wir durch diesen direkten Appell im Sinn und Geist der Bundesverfassung handeln, dass dieser direkte Appell eine Emanation des Grundgedankens unseres demokratischen Staatsrechts ist, mit dem es nie und nimmer vereinbar sein kann, dass ein Gesetz von der ungeheuren Tragweite des Eisenbahnrückkaufgesetzes unter Umständen der Volksabstimmung gänzlich entzogen werde — oder dass dasselbe erst vermittelt der Agitation eines unverantwortlichen, rein privaten Komitees, den Schweizerbürgern zur direkten Kenntnis gebracht und zur Entscheidung unterbreitet werden soll! Herr Präsident, meine Herren! Es muss Ihnen wie mir als etwas Ungebührliches, ja geradezu als etwas Ungeheuerliches erscheinen, dass der einzelne Schweizerbürger gar nicht in den Besitz der Gesetzesvorlage kommen soll, denn die Promulgation

im Bundesblatt und in den kantonalen Amtsblättern ist doch wahrlich eine ungenügende Publikation — wenn nicht ein privates Komitee eine Referendumsagitation beginnt, und die erforderliche Stimmenzahl zusammenbringt. Dass letzteres jedem Komitee in kürzester Zeit gelingt, ist allerdings selbstverständlich; damit stehen wir dann aber vor der ebenso ungebührlichen Erscheinung, dass 3 oder 5 oder x beliebige Bierbürger — sit venia verbo — in einer der wichtigsten legislatorischen Fragen höhere Kompetenzen ausüben, als sie der Bundesversammlung zustehen, Kompetenzen, die zugleich auch bedeutende Ausgaben des Bundes für den Druck und die Promulgation der Vorlage involvieren.

Ich schliesse also: Wir inaugrieren mit dem direkten Appell ans Volk ein neues Verfahren, ein Verfahren, das die Bundesverfassung bisher allerdings nicht kannte, das sie aber auch nicht verbietet. Ich halte dafür: Die gewaltig grosse und neue Perspektive, die das Eisenbahngesetz der eidgenössischen Verwaltung eröffnet, die neue Zeit, die es markiert, rechtfertigt auch eine neue Praxis, und ich empfehle Ihnen meinen Antrag.

**Künzli:** Ich beantrage, dass über den Antrag des Herrn Jäger erst dann beraten werde, wenn das Gesetz seine Erledigung gefunden hat.

**Häberlin:** Ich glaube, es komme auf dasselbe heraus, ob jetzt über den Antrag gesprochen werde oder später. Wenn er angenommen wird, so ist er ein Bestandteil des Gesetzes. Also müssen wir ihn behandeln, damit das Gesetz fertig ist. Materiell will ich auf den Antrag jetzt nicht eintreten, mir vorbehaltend, ihn zu bekämpfen, wenn der Ordnungsantrag Künzli erledigt ist.

**Bundesrat Zemp:** Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass das Gesetz nun durchberaten ist bis und mit Art. 48. Dieser Artikel enthält die Referendums Klausel. Wenn Sie den Antrag Jäger annehmen wollen, so muss der Art. 48 ersetzt werden durch das, was Herr Jäger beantragt. Also muss dieser Antrag jetzt behandelt werden.

**Hilty:** Ich glaube, Herr Bundesrat Zemp hätte nur noch etwas beifügen sollen: Dass wir über den Art. 48 schon beschlossen haben, und dass der Antrag Jäger ein Wiedererwägungsantrag ist.

**Präsident:** Ich muss Herrn Jäger insofern in Schutz nehmen, als er mir den Antrag schon früher eingereicht hat mit der Bemerkung, er wünsche am Schluss der Diskussion über denselben zu sprechen. Ich habe ihn zurückgelegt, bis das Gesetz bereinigt war, um alsdann diese Frage zur Sprache zu bringen.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit Mehrheit gegen 20 Stimmen wird der Antrag Künzli abgelehnt.



(La proposition de M. Künzli est repoussée par majorité contre 20 voix.)

**Präsident:** Wird zur Sache selbst nun noch das Wort verlangt?

**Häberlin:** In der Sache selbst will ich mich ganz kurz gegen den Antrag Jäger äussern. Ich halte ihn für verfassungsmässig nicht zulässig; er widerspricht den Bestimmungen über die Formen, unter welchen das Volk sich einer von uns angenommenen Gesetzesvorlage gegenüber aussprechen kann. Da gilt uns, was im Bundesgesetze und in der Verfassung über die Abstimmungen gesagt ist, und wir haben nicht das Recht, z. B. die dreimonatliche Frist für Ergreifung des Referendums abzukürzen und zu sagen: Wenn in 14 Tagen 50,000 Unterschriften da sind, so kann der Bundesrat von Gesetz und Verfassung Umgang nehmen und sofort die Abstimmung anordnen. Die Initianten für das Referendum haben das Recht, innert 90 Tagen so viele Stimmen zu sammeln, als sie können, um so imponierend als möglich mit dem Referendum aufzutreten; wir können ihnen dieses Recht nicht nehmen, so wenig als der Bundesrat berechtigt wäre, vor Ablauf von 40 Tagen, nachdem das Referendum verlangt ist, die Abstimmung anzuordnen. Das ist zwingende Gesetzesvorschrift, an der wir nichts ändern dürfen. Noch etwas anderes. Ich halte den Antrag für durchaus inopportun. Warum soll die Frage, ob das Referendum zu ergreifen sei oder nicht, auf einen möglichst kurzen Zeitraum eingeschränkt werden? Wir ändern, die das Referendum nicht wollen, haben auch ein Interesse daran, dass wir dazu mitsprechen können. Das Volk muss die Vorlage kennen, muss sie lesen und wir müssen Gelegenheit haben, irrtümliche Ansichten schon über die Ergreifung des Referendums zu bekämpfen und zu berichtigen. Dazu sind die 90 Tage nicht zu viel Zeit. Dann kommt die Anordnung der Abstimmung, aber auch innerhalb der vom Gesetz vorgeschriebenen Frist, und wenn das Referendum verlangt wird, ist es nicht zu viel, wenn wenigstens noch 40 Tage darüber verfließen müssen, in welchen das Volk nachdenken kann, und in welchen seine Repräsentanten und andere Bürger sich über die Sache aussprechen können. Es kommt also in meinen Augen nichts für die Vorlage Günstiges bei einer solchen Beeilung heraus, sondern ich fürchte, wir würden unter dem Schein eines Druckes, den man ausüben will, der Vorlage viel mehr schaden als nützen.

**Cérésole:** J'appuie la proposition de M. Jäger; en prenant nous-mêmes l'initiative de la consultation populaire, nous témoignons de notre respect pour le souverain et nous ne pouvons qu'améliorer par là les conditions dans lesquelles la loi lui sera présentée.

Il y a une autre considération d'ordre tout-à-fait pratique. L'art. 4 de la loi du 17 juin 1874 sur les votations populaires prescrit: «La demande qu'une loi ou un arrêté fédéral soit soumis à la votation populaire, qu'elle provienne des citoyens ou des

cantons, doit être formulée dans les 90 jours dès celui de la publication de la dite loi ou du dit arrêté dans la feuille fédérale.»

Il faudra donc en tous cas, quand la loi aura été adoptée et définitivement votée par les deux conseils, ce qui prendra bien encore une huitaine de jours, que le conseil fédéral attende trois mois pour savoir si le referendum est demandé. Si au bout de trois mois cette demande n'est pas faite, la loi entre en vigueur. Si, au contraire, la demande de referendum est formulée, et j'espère que ce sera le cas, si vous ne décidez pas vous-mêmes l'appel au peuple, lorsque les 30,000 signatures seront recueillies, le conseil fédéral devra veiller à ce qu'une publication suffisante de la loi soit faite. Or, pour publier et répandre en trois langues une loi aussi volumineuse que celle sur le rachat, quelques semaines ou mois seront nécessaires.

Ce n'est qu'après cela que le conseil fédéral pourra fixer la date à laquelle le peuple sera appelé à voter dans toute la Suisse et cette votation, dit la loi, ne peut avoir lieu que 4 semaines au moins après la publication suffisante de la loi.

Il faut donc tout d'abord que les deux conseils se mettent d'accord, ce qui prendra au moins une semaine; il faut ensuite attendre trois mois pour savoir si la demande de referendum est faite; puis, un nouveau délai de vingt jours au moins est nécessaire pour publier et distribuer la loi dans les trois langues. Après cela, enfin, le conseil fédéral devra fixer la date de la votation qui ne pourra pas avoir lieu avant 4 semaines.

Il se passera ainsi au moins 5 mois avant que le peuple puisse être appelé à voter, et je me demande si nous ne sommes pas exposés à laisser passer la date à laquelle la dénonciation du rachat doit être faite pour certaines lignes. Il y a là une considération d'ordre pratique qui doit aussi peser dans la balance en faveur de la proposition de M. Jäger.

Je crois que, étant donné la très grande importance de l'opération du rachat, personne ne trouvera extraordinaire que l'assemblée fédérale ait pris l'initiative de provoquer le referendum. L'assemblée fédérale n'aurait-elle pas le droit de prendre l'initiative de soumettre au peuple une loi de cette importance? Il n'y a dans la constitution aucun article qui interdise à l'assemblée fédérale de soumettre au peuple les lois qu'elle a votées. Les grands conseils cantonaux ont cette compétence et ils en font usage. C'est l'assemblée fédérale qui a fait la loi du 17 juin 1874 sur l'exercice du referendum et je ne pense pas qu'on puisse lui contester le droit de décider dans un cas spécial et de l'importance exceptionnelle d'une loi qu'elle sera soumise au peuple sans même que le peuple le demande.

**Iselin:** Ich möchte doch, dass zuerst entschieden wird, ob wir auf den Art. 48 zurückkommen wollen oder nicht. Es ist bereits von Herrn Hilty mit Recht darauf aufmerksam gemacht worden, dass wir den Art. 48 (Referendumsklausel) angenommen haben und dass dieser Artikel mit dem Antrag Jäger in unlösbarem Widerspruch steht. Ich stelle daher den Antrag, dass man zuerst entscheide, ob man zurückkommen wolle oder nicht.

**Abstimmung. — Votation.**

Mit 60 gegen 40 Stimmen wird das Zurückkommen auf Art. 48 verworfen.

(Par 60 voix contre 40, la proposition de retour est repoussée.)

**Jäger:** Sie haben entschieden und es bleibt mir nichts anderes übrig, als zu konstatieren, dass Sie eine Wiedererwägung ablehnten, trotzdem überhaupt keine Erwägung stattgefunden hat. Der Art. 48 war nie in Diskussion; wäre dies der Fall gewesen, so würde ich mich zum Wort gemeldet haben. Ich konstatiere, dass der Herr Präsident nach Annahme des Art. 47 erklärt hat: Nun sind wir fertig. Ich glaubte, diese Erklärung des Herrn Präsidenten habe so viel zu bedeuten, es sei nun der Moment gekommen, wo ich meinen Antrag einbringen solle. Ich bestehe nicht auf meinem Antrag. Ich konstatiere nur, dass eine Wiedererwägung nicht stattfinden konnte, weil auch keine Erwägung stattgefunden hat.

**Präsident:** Ich nehme an, dass damit dieser Fall erledigt sei. — Es haben sich nun noch zwei Mitglieder angemeldet, welche Erklärungen abzugeben wünschen.

**Schubiger:** Das Votum, das wir abzugeben im Begriffe sind, wird hier im Rate wie nach aussen als definitive Stellungnahme zum Gesetz betrachtet werden. Ich bin nun im Falle, namens meines Herrn Kollegen Staub und in meinem Namen Ihnen folgendes zu erklären:

Die Gesetzesvorlage hat in einigen Punkten eine Gestaltung erfahren, der wir nicht zustimmen zu vermögen. Andererseits aber können wir angesichts der grossen Vorteile, welche das Gesetz unserm weitem und engem Vaterlande bieten würde, uns neute auch nicht zu einer ablehnenden Haltung entschliessen. Da nun die bevorstehende Abstimmung im Rate wie ausserhalb desselben vermutlich als definitive Stellungnahme zur Vorlage aufgefasst wird, so sehen wir uns veranlasst, uns der Stimmabgabe zu enthalten, erwartend, dass das Gesetz im Ständerat noch Abänderungen im Sinne unserer Wünsche erleiden werde.

**Dinkelmann:** Im Namen und Auftrag der grossen Mehrheit der bernischen Deputation in Ihrem Rate habe ich folgende Erklärung abzugeben:

In Ansehung der eminenten wirtschaftlichen und nationalen Bedeutung des Rückkaufes der Bahnen und in Verfolgung der seit Jahrzehnten angestrebten Ziele der bernischen Eisenbahnpolitik geben wir unsere Stimmen für das vorliegende Gesetz ab. Dies geschieht indessen unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass der vom Ständerat gestern zum Beschlusse erhobene Antrag des Bundesrates auf Ergänzung der neuern Konzessionen — in der Weise,

dass der Rückkauf auf Grundlage dieser Konzessionen frühestens auf den Zeitpunkt erfolgen kann, mit welchem die Bahn 30 Jahre im Betrieb sein wird — von unserm Rate behandelt und angenommen werde; denn nur beim Zustandekommen eines solchen Beschlusses ist die Finanzierung einer ganzen Reihe von Eisenbahnprojekten, deren Ausführung zur ge-  
deihlichen Entwicklung der beteiligten Landesgegen-  
den notwendig ist, möglich. Nur in diesem Beschlusse erblicken wir eine Garantie dafür, dass die grossen Opfer, welche von Seite des Kantons, der Gemeinden und Privaten an bereits erstellte Bahnen gebracht worden sind, oder an neu zu bauende Linien in Aussicht stehen, nicht zum grössten Teil verloren gehen, was der Fall wäre, wenn der Bund die betreffenden Bahnen zu beliebiger Zeit und namentlich im Stadium der ersten Entwicklung um einen ganz unverhältnismässig geringen Prozentsatz des Anlagekapitals zurückkaufen könnte.

**Schlussabstimmung. — Votation finale.**

Dieselbe findet unter Namensaufruf statt. Für Annahme des Gesetzes, mit Ja, stimmen die Herren:

(La votation définitive a lieu à l'appel nominal. Ont répondu oui, c'est-à-dire adopté le projet de loi MM.):

Abegg, Albertini, Amsler, Bähler, Baldinger, Bangerter, Benziger, Berchtold, Bolla, Borella, Brosi, Bühler (Bern), Bühler (Graubünden), Bühlmann, Bürgi, Buser, Cavat, Cérésolle, Comtesse, Cramer-Frey, Curti, Degen, Déglon, Delarageaz, Dinichert, Dinkelmann, Eisenhut, Erismann, Favon, Fazy, Fehr, Forrer, Freiburghaus, Gallati, Gaudard, Geilinger, Germann, Gisi, Good, Häberlin, Heller, Hess, Hilty, Hirter, Iten, Jäger, Jeanhenry, Jenny, Joos, Joost, Jordan-Martin, Keel, Kinkelin, Koch, Kündig, Künzli, Kurz, Lagier, Lüthy, Martin, Meister, Merkle, Meyer, Müller, Müri, Neuhaus, Paillard, Pestalozzi, Péteut, Pioda, Risch, Rossel, Rusconi, Schächli, Scherrer Füllemann, Schindler, Sonderegger (Heiden), Sonderegger (Herisau), Sonderegger (Appenzell), Sourbeck, Stadler, Steiger, Steinemann, Steinhauer, Suter, Thélin, Tissot, Tobler, Ursprung, Vigier, Vincent, Vogelsanger, Wild, Will, Wullschlegler, Wunderly, Zimmermann, Zurbuchen (98).

Für Verwerfung des Gesetzes, mit Nein, stimmen die Herren:

(Ont répondu non, c'est-à-dire repoussé la loi MM.):

Ador, Bioley, Boiceau, Boinay, Büeler, Calame Colin, Decurtins, Erni, Fellmann, Folletête, Glutz, Gobat, Grand, Iselin, Köchlin, Kuntschen, Loretan, Lutz-Müller, Ming, Niederberger, Odier, v. Planta, Schaller, Schmid (Luzern), Schmid (Uri), Schobinger, Schwander, Théraulaz, Wuilleret (29).

Der Abstimmung enthalten sich die Herren:  
(Se sont abstenus MM.): Schubiger, Staub.

Herr Grieshaber, als Präsident, stimmt nicht.  
M. Grieshaber, comme président, ne vote pas.

Abwesend sind die Herren:

(Sont absents MM.):

Aeby, Berger, Berlinger, Camuzzi, Chausson,  
Défayes, Fonjallaz, Hochstrasser, Kern, Manzoni,  
Moser (Bern), Moser (Zürich), Nietlispach, Perrig,  
Rebmann, Ruchti, Zschokke (17).

Die Herren Défayes, Kern, Ruchti und Zschokke  
lassen erklären, dass sie im Falle der Anwesenheit  
mit Ja gestimmt haben würden.

(MM. Défayes, Kern, Ruchti et Zschokke font  
déclarer que s'ils avaient été présents, ils auraient  
voté oui.)

An den Ständerat.  
(Au conseil des états.)



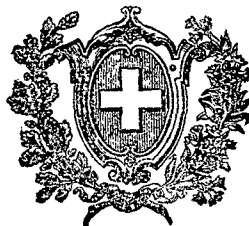
## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1161-1182
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 831

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 69

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 15. Oktober 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 15 octobre 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: } Hr. Grieshaber.  
Présidence: }

Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Différences. — Divergences.

(Siehe Seite 1289 hievor. — Voir page 1289 ci-devant.)

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Es existieren zwischen den Beschlüssen des Ständerates und denjenigen des Nationalrates noch eine Anzahl Differenzen. Dieselben sind jedoch in der Mehrzahl nur formeller oder redaktioneller Natur. Ein Teil dieser Differenzen formeller Natur ist der ständerätlichen Kommission von dem Sprechenden schon nach der Drucklegung der Beschlüsse des Nationalrates, welche etwas in der Eile vor sich gehen musste, da die Zeit drängte, signalisiert worden. Eine Anzahl der redaktionellen Änderungen betrifft wesentlich den französischen Text, wo die Meinungen der französischen Mitglieder des Nationalrates und derjenigen des Ständerates auseinandergehen.

Im Titel hat der Ständerat an dem Beschluss des Nationalrates eine Änderung angebracht, indem er die Worte «den Bau», die wir auf Antrag des Herrn Baldinger eingeschaltet haben, wieder streicht, da in dem Gesetze bloss einmal vom Bau gesprochen werde und da, wenn ein Neubau überhaupt eintrete, ja neue Gesetze erlassen werden müssen. Wir beantragen Ihnen, dem Ständerate zuzustimmen.

Im Titel des I. Abschnittes ist noch eine Korrektur anzubringen, indem auch da das Wort «Erwerb» durch «Erwerbung» zu ersetzen ist. In der Vorlage des Ständerates wird davon nichts bemerkt, und ich möchte das nur zu Handen des Protokolls signalisieren, damit es nicht vergessen wird.

**M. Jordan-Martin**, rapporteur français de la commission: Le projet de loi sur le rachat des chemins de fer nous revient du conseil des états avec un certain nombre de divergences peu importantes

quant au fond: elles en intéressent essentiellement la rédaction.

En ce qui concerne le titre de la loi, le conseil des états a décidé de reprendre le mot d'acquisition et de laisser de côté celui de construction.

Votre commission pense que le conseil des états a bien fait et vous recommande cette modification, étant donné que dans toute la loi soumise à nos délibérations, n'est pas du tout question de construction, mais bien plutôt d'acquisitions et d'exploitations. Si ce mot de construction intervient, ce n'est absolument que d'une manière incidente.

Nous pensons par conséquent que le conseil national fera bien d'accepter cette modification.

**Baldinger**: Nach der Meinung unserer Kommission sollen wir auf «den Bau» der Eisenbahnen im Titel verzichten, wie der Ständerat es wünscht. Ich bedaure, die Auffassung der Kommission nicht teilen zu können. Ich will Sie selbstverständlich in dieser Stunde nicht mehr damit hinhalten, Sie daran zu erinnern, was Sie vor acht Tagen zu der Schlussnahme, die Sie fassten, vermocht hatte, es sei im Titel des Baues der Eisenbahnen Erwähnung zu thun. Ich will damals Gesagtes heute nicht mehr wiederholen, sondern mir nur die Bemerkung erlauben, dass, was für Sie in dieser Beziehung vor acht Tagen wegleitend war, es wohl auch heute noch sein dürfte. Für mich hatte die Aufnahme des Wortes «Bau» in den Titel des Gesetzes die Bedeutung eines freundlichen Blickes des Gesetzgebers auf denjenigen Teil der schweizerischen Bevölkerung, welcher zur Zeit noch keine Eisenbahnen hat. Er hatte für mich die Bedeutung eines freundlichen

Blickes in jene Gegenden des Schweizerlandes, in denen es sich zur Stunde erst um den Bau von Eisenbahnen, von Nebenbahnen handelt. Ich anerkenne ohne weiteres, dass der Hauptgegenstand der Vorlage die Erwerbung und der Betrieb der bereits bestehenden Bahnen ist. Allein wenn sich im Verlauf der Debatte — und ich meine: nicht zum Nachteil der Vorlage — ein Gedanke Eingang in dieselbe verschafft hat, dahin gehend, es seien anlässlich der grossen Aktion des Ueberganges der Bahnen an den Bund alle gleich zu bedenken im Schweizerland, es seien auch diejenigen zu bedenken, welche zur Stunde noch keine Bahnen haben — so meine ich, es dürfte der Vorlage nicht übel anstehen, wenn dieses Gedankens auch schon in ihrem Titel Erwähnung gethan würde. Man hat im Ständerat, wie uns der Herr Berichterstatter mitteilt, gesagt, die Vorlage spreche ja nur in einem einzigen Artikel vom Bau der Eisenbahnen. Darauf sagen wir Freunde der Nebenbahnen und Freunde der Vollendung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, dass wir es im höchsten Grade bedauern, dass unsere Postulate in der Vorlage selbst nicht vermehrte Berücksichtigung gefunden haben, und wir folgern daraus, dass man uns um so eher wenigstens das bisschen lassen soll, das man uns während den Verhandlungen gegeben hat. Uebrigens ist es durchaus unzutreffend, dass nur in einem einzigen Artikel der Vorlage vom Bau der Eisenbahnen die Rede sei. Mir fällt es auf, dass speciell der Herr Berichterstatter Ihnen solches mitteilte, ohne darauf aufmerksam zu machen, dass ja auch im Art. 17 dort, wo es sich um die Kompetenzen des Verwaltungsrates handelt, und dass ja auch im Artikel 47, in welchem vom Bau der Simplonbahn und von der Rickenbahn gesprochen wird, vom Bau der Eisenbahnen die Rede ist. Ich meine, es dürfte sich unter solchen Umständen doch lohnen, wenn Sie das Wörtchen «Bau» nicht so leichten Kaufes preisgeben würden. Wenn Sie heute das Wort, das einmal aufgenommen ist, wieder streichen, so dürfen Sie sicher sein, dass die öffentliche Meinung die Spitze dieser Streichung als gegen die Nebenbahnen gerichtet betrachten wird. Und welche Bedeutung das mit Bezug auf das Schicksal der Vorlage hat, brauche ich Ihnen des nähern nicht auszuführen. Wenn Sie schon im Titel es ängstlich vermeiden wollen, vom Bau von weitem Eisenbahnen zu sprechen, was sollen dann diejenigen, die Bahnen zur Stunde noch nicht haben, von der Vorlage denken, wie wollen Sie von ihnen erwarten, dass sie mit Begeisterung für die Vorlage stimmen? Ich meine also, bei der grossen Wichtigkeit der Vorlage, deren Annahme vom Volk wir aufrichtig wünschen, sollten Sie sich nicht einzig von der Betrachtung leiten lassen, dass dem Ständerat die Worte «den Bau» nicht genehm sind. Dem Sprechenden will scheinen, und es dürfte das die Erfahrung noch lehren, dass der Ständerat bei der Fassung dieses Gesetzes so wie so des Einflusses schon genug hatte und dass Sie hier nicht Veranlassung finden können, noch weitere Gedanken preiszugeben, welche nach meiner Auffassung ja freilich Ihrer Aufmerksamkeit wert sind. Ich empfehle Ihnen: Behalten Sie den Bau im Titel der Vorlage bei, Sie werden damit der Vorlage unter allen Umständen nützen.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Herr Baldinger bauscht die Bedeutung eines Wortes in einer Weise auf, die mir geradezu unerklärlich vorkommt. Wenn das Schweizervolk nur auf den Titel sieht und nicht auf den Inhalt des Gesetzes, dann ist es allerdings bedauerlich. Allein auf solche Aeusserlichkeiten kommt es doch nicht an. Wenn Herr Baldinger darauf besteht, dass dem Ständerat nicht zugestimmt werde, so hätte er seiner Zeit auch beantragen sollen, dass im Titel noch anderes, so z. B. die Errichtung einer Akademie für Eisenbahnbeamte u. s. w., aufgenommen werde.

Ich möchte Sie bitten, nicht wegen des Titels mit dem Ständerat eine Differenz zu schaffen.

Mit 49 gegen 17 Stimmen wird der Antrag der Kommission auf Zustimmung zum Ständerat angenommen.

(Par 49 voix contre 17, la proposition de la commission d'adhérer au conseil des états est adoptée.)

---

*Art. 1 und 3.*

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: In Art. 1, Alinea 2, stehen wir vor einer redaktionellen Aenderung des französischen Textes. Der französische Herr Berichterstatter wird sich vielleicht darüber aussprechen.

Ich erlaube mir, gleich zu Art. 3 überzugehen, den der Ständerat nach Art. 4 bis versetzen will. Ihre Kommission beantragt Ihnen, dem Beschluss des Ständerats zuzustimmen.

**M. Jordan-Martin**, rapporteur français de la commission: Il s'agit ici d'une question de rédaction.

A l'art. 1, alinéa 2, le conseil des états vous propose de dire: «Elle peut, en devenant propriétaire d'un chemin de fer, assumer la participation de ce dernier dans des lignes secondaires . . .»

Lorsque nous avons discuté cet article, il a été décidé par le conseil qu'on ne pouvait pas admettre ce terme assumer, parce qu'on assume des devoirs, des responsabilités, mais non pas des participations. Le conseil des états veut absolument maintenir ce mot assumer. Votre commission a décidé hier qu'elle ne chicanerait pas sur ce mot; mais pour ma part je dois déclarer que je ne prends pas la responsabilité de ce terme.

Ceci dit, nous laissons donc passer cette rédaction que nous considérons comme incorrecte.

En ce qui concerne l'art. 3, le conseil des états propose de le transposer en l'insérant après l'art. 4 bis, parce que l'art. 3 parle des nouvelles lignes et l'art. 4 des lignes actuelles; l'art. 3 n'est pas un article qui pose un principe, mais un article qui découle de l'art. 4, d'où la nécessité d'une nouvelle numérotation.

Zustimmung — (*Adhésion*).

---

*Art. 4.*

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: In Art. 4 hat der Ständerat eine kleine Aenderung angebracht, indem er statt «andere bestehende Bahnen» sagt: «andere dermalen bestehende Bahnen».

Wir beantragen Ihnen Zustimmung zu der Fassung des Ständerates.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

*Art. 4<sup>bis</sup>.*

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: In Art. 4 bis hat der Ständerat eine redaktionelle Aenderung vorgenommen. Materiell ändert er am Beschlusse des Nationalrates nichts. Immerhin ist zu bemerken, dass die Redaktion des Ständerates auch noch etwas zu wünschen übrig lässt, und Ihre Kommission findet, dass man statt der ständerätlichen Fassung: «Wenn in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 und 4 genannten. . .» besser sagen würde: «Wenn in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 und 4 bezeichneten. . .»

Wir beantragen Ihnen Annahme dieser redaktionellen Aenderung.

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 7.*

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Ständerat hält an seinem ursprünglichen Beschluss mit Bezug auf Art. 7, Lemma 3 fest. Ihre Kommission hat schon bei der ersten Beratung bemerkt, dass es eigentlich nicht gerade dringend notwendig sei, einen besondern Reservefonds, wie ihn der Ständerat vorschlägt, zu schaffen und dass man mit Rücksicht darauf, dass man die Nebenbahnen in den Vordergrund stellen und Ueberschüsse wo möglich zu ihren Gunsten verwenden wolle, von der Kreierung eines solchen Specialreservefonds absehen dürfte. Allein nachdem Sie Art. 4 und 4 bis angenommen haben, fällt unsere damalige Argumentation ziemlich dahin, und wir beantragen Ihnen deshalb ohne anderes Zustimmung zum Ständerat.

**M. Jordan-Martin**, rapporteur français de la commission: A l'art. 7, le conseil national avait adopté une rédaction moins précise que celle du conseil des états en ce qui concerne l'emploi des excédents de recettes. Le conseil national en avait décidé la répartition totale pour l'allégement des tarifs, le complément du réseau et d'autres bases d'intérêt public.

Réflexions faites et ensuite des dispositions prises à l'art. 4 bis, nous devons reconnaître que l'article tel qu'il a été arrêté par le conseil des états peut être admis et qu'il précise d'une façon peut-être plus complète l'utilisation de ces excédents de recettes.

En sorte que votre commission vous propose l'adhésion au conseil des états.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

*Art. 12, lit. A, Ziff. 2.*

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Beschluss des Ständerates bedeutet nichts anderes als eine redaktionelle Verbesserung des Beschlusses des Nationalrates.

Wir beantragen Ihnen Zustimmung.

**M. Jordan-Martin**, rapporteur français de la commission: Les art. 8, 9, 10 comportent des modifications d'ordre rédactionnel concernant le texte français. Nous vous proposons de les admettre, ainsi que celle apportée par le conseil des états à l'art. 12, lettre a, chiffre 2.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

*Art. 12, lit. A, Ziff. 8 (neu) und Art. 28, Abs. 2.*

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Ziffer 8 des Art. 12 A steht in Beziehung zu Art. 28, Abs. 2. Ich beantrage Ihnen, letztern Artikel gleichzeitig mit Ziffer 8 des Art. 12 A zu behandeln.

Es handelt sich darum, ob der Bundesversammlung die Genehmigung der Vollziehungsverordnung betr. die Einteilung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder der Kreiseisenbahnräte auf die Kantone zustehen soll.

Ihre Kommission beantragt Ihnen Festhalten am frühern Beschlusse des Nationalrates. Wir halten dafür, dass wenn die Bundesversammlung berufen würde, diese Vollziehungsverordnung zu genehmigen, dies nur zu unliebsamen Erörterungen im Schosse der Bundesversammlung führen würde. Wir sind des weitern der Ansicht, dass die Genehmigung einer Vollziehungsverordnung dieser Art schon so wie so unpraktisch wäre, weil wir nicht wissen, ob nicht vielleicht auf dem Wege des freihändigen Rückkaufes heute ein Netz und morgen ein anderes erworben werden wird, sodass die betreffende Verordnung immer wieder abgeändert werden müsste. Es würde zu weit führen, wenn die Genehmigung einer derartigen Verordnung jedesmal der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreitet werden müsste.

Wir beantragen Ihnen deshalb Festhalten am ursprünglichen Beschluss des Nationalrates.

**M. Jordan-Martin**, rapporteur français de la commission: Le conseil des états vous propose l'adjonction d'un chiffre 8 nouveau, d'après lequel l'approbation des règlements d'exécution édictés par le conseil fédéral concernant la délimitation des arrondissements et la répartition, entre les cantons, des membres des conseils d'arrondissement, seront soumis à la sanction des chambres fédérales.



Votre commission estime que cette question qui est de pure administration ne doit pas être présentée aux chambres fédérales pour sanction.

Les arrondissements seront délimités à notre avis ensuite de considérations essentiellement techniques, qui peuvent être modifiées d'un moment à l'autre. Si ces conditions étaient définitivement arrêtées par une loi, il faudrait à chaque instant une révision, tandis qu'il sera bien plus facile par le moyen de règlements d'exécution d'examiner les demandes de révision. Le conseil fédéral pourra manoeuvrer avec plus de souplesse et nous pensons qu'il en résultera des avantages.

C'est pour cela que nous vous proposons l'adjonction de ce chiffre 8, comme le conseil des états.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 12, lit. B, Ziff. 1.

Cramer-Frey, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Ständerat beantragt hier Festhalten am Text des bundesrätlichen Entwurfes, welcher lautet: «Der Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetz». Der Nationalrat hatte beschlossen, zu sagen: «. . . zum vorliegenden Gesetz». Wir sind nun allerdings zu der Ueberzeugung gekommen, dass die bundesrätliche Fassung eigentlich die bessere ist, und wir beantragen Ihnen daher, dem Beschlusse des Ständerates zuzustimmen.

Ich mache noch darauf aufmerksam, dass hier von dem «Erlass» einer Vollziehungsverordnung die Rede ist und dass in der neuen Ziffer 5 des Ständerats das Wort «Erlassung» gebraucht wird. Es sollte doch an beiden Orten das nämliche Wort zur Anwendung kommen. Wir beantragen Ihnen, den Ausdruck «Erlass» hier beizubehalten und dann in Ziffer 5 ebenfalls dieses Wort zu gebrauchen.

M. Théraulaz: Avant que la clôture définitive de la discussion de cette loi et spécialement celle sur le chapitre concernant l'organisation, soit prononcée, je demande la permission de présenter une dernière observation inspirée par une déclaration faite hier par M. le président de la commission au sein du conseil des états.

Il résulte des dispositions qui ont été adoptées par les deux conseils qu'il y a contradiction au point de vue de l'organisation de l'administration entre le côté technique et le côté politique de la question. D'une part, la majorité affirme que cette décentralisation de l'administration aura une influence désastreuse sur l'administration des chemins de fer suisses. Il a surgi du côté de la majorité de cette assemblée des propositions qui tiendraient à revenir à la première proposition du conseil fédéral et même à aller plus loin que celle-ci. D'autre part on affirme que cette centralisation ou plutôt le système actuel tel qu'il est prévu dans la loi: centralisation de de tous les services de transports et d'échanges entre les mains de la Confédération, dont dépendra le commerce, l'industrie dans leur ensemble, ainsi que toutes les relations extérieures, est contraire aux principes de la démocratie fédérale. On a voulu tenir compte

dans la loi de ces deux courants et aujourd'hui nous pouvons déclarer que personne n'est absolument content des dispositions de cette loi. Quelle en sera la conséquence? C'est qu'avant peu cette organisation donnant des résultats défavorables, on procédera à la révision de la loi: c'est ce qu'avait fait déjà pressentir l'honorable M. Cramer-Frey dans son discours d'ouverture. Hier, le président de la commission du conseil des états, M. von Arx, auquel on objectait que les chiffres du message relatifs au rendement des chemins de fer n'étaient pas formels, répondait que si le rendement des lignes était insuffisant, on supprimerait les réductions des tarifs et différentes autres choses indiquées dans le message.

Voilà ce que je tenais à dire ici, c'est que nous avons la perspective, sous peu d'années, de voir l'organisation des chemins de fer révisée, parce que cette organisation risque fort de ne pas répondre au but qu'on se propose.

Cramer-Frey, deutscher Berichterstatter der Kommission: Auf die Zwischenrede des Herrn Théraulaz bemerke ich nur, dass wir noch nicht alle Differenzen betreffend die Organisation beraten haben. In Diskussion steht gegenwärtig bloss Art. 12, lit. B, Ziff. 1, wo wir Zustimmung zum Ständerate beantragen.

Zustimmung. — (Adhésion.)

Präsident: Ich nehme an, dass wir zuerst die Differenzen zu Ende führen und dann auf die Anregung des Herrn Théraulaz zurückkommen.

Art. 12, lit. B, Ziff. 4 und 5.

Cramer-Frey, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Leiden neu eingeschalteten Ziffern 4 und 5 des Art. 12, lit. B, stimmen mit der übrigen Anlage des Gesetzes durchaus überein. Wir beantragen Ihnen daher Zustimmung zum Ständerat in der Meinung, dass bei Ziffer 5 das Wort «Erlassung» durch «Erlass» ersetzt werde.

Zustimmung. — (Adhésion.)

Art. 16, Ziff. 13<sup>bis</sup>.

Cramer-Frey, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Ständerat hat hier eine neue Ziffer angenommen des Inhalts: «Die Aufstellung der Vorschläge für die Ernennung der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.» Wir beantragen Zustimmung.

M. Jordan-Martin, rapporteur français de la commission: Nous vous proposons l'adoption de l'art. 16, chiffre 13 bis, proposé par le conseil des états:

«L'indication des personnes qu'il propose pour

les fonctions de membre de la direction générale ou d'une direction d'arrondissement.»

Nous sommes d'accord également en ce qui concerne les chiffres 17 et 17 bis.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 16, Ziff. 16<sup>bis</sup>.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zustimmung.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 16, Ziff. 17 und 17<sup>bis</sup>.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich erlaube mir in erster Linie darauf aufmerksam zu machen, dass der Ständerat die Ziff. 17 des Nationalrates in zwei Ziffern trennt. Ihre Kommission stimmt dem bei.

In materieller Beziehung ist zu bemerken, dass der Ständerat in Ziff. 17 bis noch die Worte: «die Bundesbahnen betreffenden» einschaltet. Es heisst also jetzt: «die Begutachtung von Abänderungen der die Bundesbahnen betreffenden Gesetze und Verordnungen» statt bloss: «Die Begutachtung von Abänderungen der Gesetze und Verordnungen.» Es ist das eine Verdeutlichung, die wir Ihnen zur Annahme empfehlen.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 24, Ziff. 13.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Hier hat der Ständerat die Worte eingeschaltet: «oder an Dienststellen». Dieser Zusatz entspricht durchaus dem materiellen Inhalt der früheren Beschlüsse, und wir beantragen Ihnen Zustimmung.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 24, Ziff. 15.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Ständerat beantragt hier Festhalten am Text des bundesrätlichen Entwurfes, welcher lautet: «Die Centralwagenkontrollen». Der Nationalrat hat diese Ziffer dahin abgeändert, dass er sagte: «Die Centralkontrolle des Rollmaterials». Auf Grund fachmännischer Konsultation hat sich herausgestellt, dass der Beschluss des Nationalrates unrichtig ist, dass man nur von der Centralkontrolle der Wagen, namentlich der Wagen im internationalen Verkehr sprechen soll und dass es daher richtig ist, den bundesrätlichen Text wieder herzustellen, was wir Ihnen beantragen.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 24, Ziff. 19.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zustimmung!

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 24, Ziff. 19<sup>bis</sup>.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Hier fügt der Ständerat am Schluss die Worte bei: «unter Mitwirkung desselben». Wir beantragen Ihnen Zustimmung.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 28, Abs. 2.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Den Art. 28, Abs. 2, haben Sie bei der Behandlung des Art. 12 litt. A, Ziff. 8 materiell erledigt.

Art. 34, Ziff. 12.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Ständerat beantragt Streichung des Art. 34, Ziff. 12, weil aus dieser Ziffer geschlossen werden könnte, das den Kreisdirektionen bloss diese Mitwirkung beim Kassenverkehr zwischen den Stationen und der Generaldirektion übertragen würde, was falsch wäre. Es ist selbstverständlich, dass auch die Kreisdirektionen ihren üblichen Kassenverkehr haben werden.

Ich erlaube mir, hier noch darauf aufmerksam zu machen, dass bei der Drucklegung der Beschlüsse des Nationalrates übersehen worden ist, bei Art. 34 die Ziffer 9 des bundesrätlichen Entwurfes «den Betrieb der Werkstätten» einzuschalten. Das muss noch aufgenommen werden.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 37, Ziff. 4.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zustimmung!

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 42<sup>bis</sup>.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Der Ständerat hat Streichung des Art. 42 bis beschlossen. Dieser Artikel ist vom Nationalrat auf Antrag des Herrn Baldinger, unterstützt von Herrn Dr. Bähler, aufgenommen worden. Der Ständerat hat gefunden, dass dieser Artikel eigentlich nicht ins vorliegende Gesetz gehöre. Es sei selbstverständlich

dass der Bund, wenn er die Bahnen übernehme, dafür Sorge, dass seine Beamten in dieser oder jener Weise die nötige Ausbildung erhalten. Es ist schon bei der Beratung im Nationalrat bemerkt worden, dass der Bund schon jetzt die Eisenbahnschule in Biel subventioniere und dass das natürlich auch in der Zukunft geschehen werde.

Ihre Kommission ist mit dem Ständerate der Ansicht, dass dieser Artikel ganz gut gestrichen werden könne. Allerdings haben wir der Aufnahme des Artikels seiner Zeit keine Opposition gemacht; aber wir wünschen nun auch nicht eine Differenz mit dem Ständerate zu schaffen. Deshalb beantragen wir Ihnen Zustimmung.

**M. Jordan-Martin**, rapporteur français de la commission: Le conseil national a introduit dans la loi un art. 42 bis:

«La Confédération prendra les mesures appropriées pour donner aux fonctionnaires et employés permanents de ses chemins de fer l'instruction et les capacités spéciales nécessaires pour leur service.»

Votre commission unanime vous propose avec le conseil des états de biffer cet article, attendu qu'il n'appartient pas à cette loi. Il semblerait en effet, si l'on examine de près cet article, que la Confédération serait obligée de créer une école fédérale de chemins de fer pour préparer, instruire, perfectionner le personnel et faciliter le fonctionnement des divers rouages. Nous pensons qu'une disposition pareille trouve sa place ailleurs. La Confédération prendra, cela va sans dire, et sans que pour cela il soit nécessaire d'introduire un article dans la loi, toutes les mesures nécessaires pour que le service des chemins de fer se fasse d'une manière convenable et pour que son personnel soit doté des connaissances nécessaires.

Nous pensons donc que cet article peut facilement être supprimé.

**Baldinger**: Es thut mir leid, noch einmal anderer Anschauung als unsere Kommission zu sein und noch einmal riskieren zu müssen, zu unterliegen.

Herr Cramer-Frey hat bemerkt, dass es ja selbstverständlich sei, dass der Bund für die berufliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals sorgen werde, wenn er einmal die Bahnen übernehme. So kann man raisonnieren. Aber es liegt doch ein gewisses Stück Leichtfertigkeit in diesem Raisonnement. Es ist Herrn Cramer-Frey so gut wie mir bekannt, dass es Dinge giebt, die noch viel selbstverständlicher sind als das, worum es sich hier handelt und dass man es doch für opportun, wie die Herrn sagen, für zweckmässig erachtet, derselben im Gesetze Erwähnung zu thun. Diese Rücksicht dürfte auch hier zutreffen.

Wenn ich mich nicht täusche, haben Sie den Art. 42 bis in der Meinung angenommen, damit einem Postulat, das von dem Gesichtspunkte der Betriebssicherheit aus von dem verkehrenden Publikum gestellt wird, gerecht zu werden. Der Beschluss des Nationalrates hat denn auch in weiten Kreisen

ausserhalb des Rates, in denen man sich für die berufliche Ausbildung im allgemeinen und im besondern für die Ausbildung des Eisenbahnpersonals interessiert, wohlwollende Aufnahme gefunden. Ich glaube, unter solchen Umständen dürfte es nicht geraten sein, die einmal gefasste Schlussnahme jetzt wieder preiszugeben, nur um keine Differenz mit dem Ständerat zu schaffen.

Das führt mich darauf, Ihnen mitzuteilen, dass es unter Umständen ein Spiel des Zufalls sein dürfte, dass der Art. 42bis im Ständerat gestrichen worden ist. Die Streichung wurde mit einer Stimmenzahl von 17 gegen 16 auf 44 Mitglieder vorgenommen. Fünf Minuten nachher wäre das Verhältnis vielleicht ein ganz anderes geworden. Es hat also davon abgehangen, dass ein Mitglied des Ständerates, das vielleicht für die Sache eingetreten wäre, im Moment der Abstimmung nicht anwesend war. Ich will darauf nicht allzusehr pochen. Allein es scheint mir doch, man sollte es sich bei der Wichtigkeit der Sache mehrmals überlegen, bevor man die Anregung, die recht eigentlich aus dem Wunsche des Volkes, das beim Uebergang der Bahnen auf den Bund hinsichtlich der Betriebssicherheit gewisse Garantien verlangt, hervorgegangen ist, von der Hand weist.

Ich empfehle Ihnen sehr, an diesem Artikel festzuhalten und bin überzeugt, dass wenn Sie daran festhalten, die Differenz bald geschlichtet sein wird.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Mit 44 gegen 25 Stimmen wird an dem Art. 42 bis festgehalten.

(Par 44 voix contre 25 l'article 42bis est maintenu.)

#### Art. 43.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zustimmung!

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

#### Art. 44.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zustimmung!

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

#### Uebergangs- und Schlussbestimmung.

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Zustimmung!

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

*Art. 47.*

**Cramer-Frey**, deutscher Berichterstatter der Kommission: Beim 2. und 3. Alinea des Art. 47 hat der Ständerat an der französischen Redaktion etwas geändert. Wir beantragen Ihnen Zustimmung.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

**Präsident:** Herr Théraulaz hat eine Anregung gemacht, ohne jedoch einen bestimmten Antrag zu stellen. Ich glaube deshalb, dass wir auf diese Anregung nicht zurückzukommen haben.

Die Beratung über die Differenzen ist beendet. Es bestehen noch zwei Differenzen bei Art. 12, lit. A, Ziff. 8 und Art. 42bis. Ich nehme an, dass wir dieses Traktandum sofort dem Ständerate überweisen, in der Meinung, dass es ihm vielleicht möglich sei, noch im Lauf dieses Vormittags auf die Beratung desselben einzutreten.

An den Ständerat.  
(Au conseil des états.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	22
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1335-1342
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 836

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 71

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 15. Oktober 1897, nachmittags 5 Uhr. — Séance du 15 octobre 1897, à 5 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Grieshaber.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Differenzen. — *Divergences.*

(Siehe Seite 1343 hievov. — Voir page 1343 ci-devant.)

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Die Mitteilung über die Differenzen des Ständerates ist uns soeben zugekommen. Es war dem Präsidenten der Kommission nicht möglich, mehr als 6 oder 7 Mitglieder der bekanntlich aus 21 Mitgliedern bestehenden Kommission zusammenzubringen. Ich kann deshalb mit Bezug auf die Differenzen nur persönliche Anträge stellen.

Was den Art. 42 bis betrifft, so beantrage ich Ihnen, dem Ständerat zuzustimmen. Es würden also die Worte «und fachliche Befähigung» gestrichen, aber im übrigen der Antrag des Herrn Baldinger angenommen werden.

Was hingegen den Art. 28, Absatz 2, anbelangt, handelnd von der Genehmigung der bundesrätlichen Verordnung betr. die Einteilung der Kreise etc., so möchte ich Ihnen beantragen, definitiv an unsern frühern Beschlüssen festzuhalten.

**Präsident:** Wir behandeln zunächst den Art. 28, Absatz 2.

**Keel:** Die Differenz, um die es sich hier handelt, ist derart, dass ich glaube, es wäre angemessen, die Sache an die Kommission zu weisen, um wenigstens die hier anwesenden Mitglieder derselben zu hören und damit der Rat einen Antrag der Kommission entgegennehmen kann. Ich fasse meinerseits die Sache so auf, dass der Ständerat kaum daran gedacht hat, dass die Vollziehungsverordnung des Bundesrates nicht nur die Frage der Einteilung der Kreise betreffen, sondern noch eine ganze Reihe

weiterer Punkte regeln wird. Ich beantrage Ihnen also, dass die Kommission einen Antrag einzubringen habe.

Der Antrag Keel wird stillschweigend zum Beschluss erhoben.

(La proposition de M. Keel est adoptée tacitement.)

**Präsident:** Dagegen können wir die Differenz in Bezug auf den Art. 42 bis erledigen.

**Baldinger:** Ich möchte meiner Freude darüber Ausdruck verleihen, dass der Ständerat, abgesehen von einer kleinen Abänderung, Ihrem Beschlusse zugestimmt hat. Mein Antrag war von Anfang an so gefasst, dass er eine etwelche Modifikation zu ertragen vermochte. Der Hauptzweck, der mit dem Antrag verfolgt wurde, ist erreicht. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum Ständerat.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

**Präsident** (nachdem inzwischen andere Geschäfte behandelt worden, um 6 Uhr): Die Kommission ist nun bereit, uns über die Differenz betr. den Art. 28, Absatz 2, zu referieren.

**Cramer-Frey**, Berichterstatter der Kommission: Die Kommission — soweit es möglich war, dieselbe zu besammeln — hat einstimmig beschlossen, Ihnen zu beantragen, Sie möchten definitiv an Ihrem früheren Beschlusse festhalten. Die Kommission ist nach einlässlicher Prüfung zu diesem Antrag gekommen, weil sie sich sagt, die Annahme des Antrages des Ständerates würde indizieren, dass die ganze Vollziehungsverordnung, die der Bundesrat auszuarbeiten haben wird, der Genehmigung der Bundesversammlung zu unterbreiten wäre, sodass wir hier endlose Diskussionen über eine Vollziehungsverordnung hätten, Diskussionen, die möglicherweise eine ganze Reihe von Sitzungen in Anspruch nehmen könnten, und zwar über eine Vollziehungsverordnung,

die vielleicht nach kurzer Zeit wieder abgeändert werden müsste. Ihre Kommission hält es deshalb aus betriebs- und verwaltungstechnischen Gründen absolut für unmöglich, diesen Beschluss des Ständerates zu acceptieren. Wir beantragen Ihnen also — ich wiederhole das — definitiv Festhalten an dem frühern Beschlusse.

Angenommen. — (*Adopté*)

An den Ständerat.  
(Au conseil des états.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	23
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1897 - 17:00
Date	
Data	
Seite	1347-1348
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 837

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.

# Beilage zum stenographischen Bulletin.

Junisession 1897.

## Annexe au bulletin sténographique.

Session de juin 1897.

### Entwurf des Bundesrates.

25. März 1897.

### Bundesgesetz

betreffend

den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

#### Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1897;  
in Anwendung von Art. 23 und 26 der Bundesverfassung,

beschliesst:

#### I.

#### Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes.

Art. 1. Der Bund wird diejenigen schweizerischen Eisenbahnen, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grössern Theiles derselben dienen und deren Erwerb ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist, für sich erwerben und unter dem Namen «Schweizerische Bundesbahnen» für seine Rechnung betreiben.

Mit einer Eisenbahn können auch Nebengeschäfte, die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.

Art. 2. Der Erwerb von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen statt, und es hat der Bundesrat auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzumelden gegenüber den im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlinien:

1. der Jura-Simplon-Bahn;
2. der schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
3. der schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
4. der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bezüglich des Anteeiles der Einwohnergemeinde Bremgarten an derselben;
5. der Vereinigten Schweizerbahnen;
6. der Gotthardbahn.

*Eisenbahnrückkauf.*

### Anträge der Kommission des Ständerates.

4. Juni 1897.

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates, wo nichts anderes bemerkt ist.

#### *Mehrheit.*

(HH. von Arx, Blumer [Zürich], Geel, Scherb, Scherrer, Ritschard.)

Eintreten.

#### *Minderheit.*

(HH. Gavard, Python, Reichlin, Schmid-Rouca, Wirz.)

Nichteintreten.

Mit einer Eisenbahn können auch deren Beteiligungen bei Nebenbahnen, sowie Nebengeschäfte (Dampfschiffunternehmungen u. s. w.), die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.

Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammbahn gültigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, wird der Bundesrat diejenigen unter besondern Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerb nur mit unverhältnismässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist.

Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Erwerb der genannten Bahnen unter Festhaltung der angegebenen Grundlage für die Bestimmung des Rückkaufspreises auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen.

Art. 3. Wenn in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 genannten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.

Art. 4. Der Eigentumsübergang der vom Bunde erworbenen Eisenbahnen an denselben erfolgt auf den jeweilen massgebenden Termin, ohne dass dazu die Beobachtung einer für den Eigentumsübergang sonst vorgeschriebenen Form erforderlich ist.

Ausser angemessenen Kanzleigebühren für die Vormerkung des Eigentumsüberganges in den öffentlichen Büchern dürfen für die Handänderung keinerlei Steuern oder Gebühren erhoben werden.

Art. 5. Die für den Erwerb der Bahnen und die Aufbringung des erforderlichen Betriebskapitals nötigen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mittelst Ausgabe von Obligationen oder Rententiteln zu beschaffen.

Die bezüglichen Titel sind nach einem festen Amortisationsplane längstens binnen 60 Jahren zu amortisieren.

Art. 6. Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, dass ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt.

Weitere Ueberschüsse sind ausschliesslich im Interesse der Bundesbahnen, und zwar für Ausgleichung der Jahreserträge, sowie für Hebung und Erleichterung des Verkehrs zu verwenden.

Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Erwerb der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen massgebend sind.

Art. 3 (neu). Der Bund ist befugt zugleich mit den in Art. 2, Ziff. 1—6 aufgezählten Bahnlinien auch deren allfällige Beteiligungen bei Nebenbahnen und Nebengeschäften zu erwerben, sowie in die vor dem 31. Dezember 1896 zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten.

Art. 4 = Art. 3.

Art. 5. Der Uebergang des Eigentums an den vom Bunde erworbenen Eisenbahnen erfolgt jeweilen auf den konzessionsgemässen oder vertraglich festgesetzten Termin, . . .

Art. 6. Die für den Erwerb und den Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel . . .

Die bezüglichen Anleihen sind . . .

Art. 7 = Art. 6.

Von den weitem Ueberschüssen sind 20 % so lange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, 50 Millionen Franken erreicht haben wird. Die übrigen 80 % sind ausschliesslich im Interesse der Bundesbahnen, sowie zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zu einer entsprechenden Herabsetzung der Personen- und Gütertariife zu verwenden.

Reichen die ordentlichen Einnahmen, mit Inbegriff der nicht verwendeten Gewinnsaldo-

Art. 7. Mit dem Uebergang einer Bahn an den Bund erlöschen sämtliche Bestimmungen der bezüglichen Konzessionen. Vorbehalten bleiben etwaige Vorschriften privatrechtlicher Natur zu gunsten Dritter; über solche haben sich die Berechtigten ausschliesslich mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinanderzusetzen.

Art. 8. Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit.

Der Bund verzichtet gegenüber den Bundesbahnen auf Erhebung der in Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Dezember 1872, vorbehaltenen Konzessionsgebühr für den regelmässigen periodischen Personentransport.

Art. 9. Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung, soweit die Voraussetzungen hierfür bei denselben vorhanden sind.

## II.

### Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Art. 10. Die Verwaltung der Bundesbahnen bildet eine besondere Abteilung der Bundesverwaltung.

vorträge, zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Amortisation nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen.

Art. 8. Mit dem Uebergang einer Bahn an den Bund erlöschen sämtliche Bestimmungen der bezüglichen Konzessionen. Vorbehalten bleiben etwaige privatrechtliche Verpflichtungen zu Gunsten Dritter, über welche die Berechtigten sich ausschliesslich mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinander zu setzen haben; Verpflichtungen, welche mit dem Bestande und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, gehen auf den Bund über.

### Minderheitsantrag.

(HH. Reichlin, Python, Schmid-Ronca, Wirz.)

Art. 9. Die Kantone und Gemeinden sind befugt, von den Bundesbahnen, im Verhältnis der Ausdehnung des Geschäftsbetriebes auf ihrem Gebiete, Vermögenssteuern zu erheben.

Der Bund verzichtet . . . .

Art. 10. Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung.

Art. 11 (neu). Die Verwaltung der Bundesbahnen hat ihr rechtliches Domizil am Sitze der Generaldirektion.

Dieselbe hat ausserdem in jedem durch ihre Bahnlinien berührten Kantone ein Domizil am Kantonshauptorte zu verzeigen, an welchem sie von den betreffenden Kantonseinwohnern belangt werden kann.

Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Für die Behandlung und Beurteilung der civilrechtlichen Streitigkeiten gegen die Bundesbahnen finden die bestehenden kantonalen und eidgenössischen Gesetze Anwendung, mit der Beschränkung, dass das Bundesgericht als einzige Instanz urteilt, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens 3000 Franken hat.

Art. 12 = Art. 10.

Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen sind Bundesbeamte und unterstehen der für letztere geltenden Gesetzgebung.

1.

### Oberleitung der Verwaltung.

Art. 11. Für die Oberleitung der Verwaltung durch die Bundesbehörden gelten die nachfolgenden Bestimmungen :

Es kommen zu :

#### A. Der Bundesversammlung :

1. Die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes ;
2. die Beschlussfassung betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien, unter Vorbehalt des Referendums ;
3. die Wahl von 11 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 19) ; diese Wahl wird von der vereinigten Bundesversammlung getroffen.

#### B. Dem Bundesrat :

1. Der Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze.
2. Die Wahl :
  - a. von 17 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 19) ;
  - b. der Mitglieder der Generaldirektion (Art. 26) ;
  - c. der Mitglieder der Kreisdirektionen (Art. 32), auf unverbindlichen Vorschlag der Generaldirektion.
3. Die Genehmigung des Jahresbudgets.
4. Die Einbringung folgender Vorlagen bei den eidgenössischen Räten :
  - a. der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes ;
  - b. der Anträge betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien.
5. Die Ausübung der gleichen Befugnisse, die dem Bundesrate den Privatbahnen gegenüber zustehen, soweit die Voraussetzungen hierfür bei den Bundesbahnen vorhanden sind.

Durch das Gesetz über die Organisation des Bundesrates können einzelne Befugnisse dem Eisenbahndepartement übertragen werden.

Art. 13 = 11.

... (Art. 21) ...

2. Die Wahl von 17 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 21).
3. Die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion (Art. 28) und die Genehmigung der Wahl der Mitglieder der Kreisdirektionen (Art. 34).

4. = Ziffer 3.

5. = Ziffer 4.

6. = Ziffer 5.

2:

**Eisenbahnrat.**

Art. 12. Die Wahl des Eisenbahnrates steht den Kantonen zu in der Weise, dass die einzelnen Kantone auf je 50,000 Einwohner ein Mitglied zu bezeichnen haben. Jede Bruchzahl wird für volle 50,000 gerechnet. Massgebend für die Ermittlung der Einwohnerzahl ist das Ergebnis der letzten eidgenössischen Volkszählung.

Die Wahlart bleibt den Kantonen überlassen.

Von den Vertretern der einzelnen Kantone darf je nur einer der Kantonsregierung angehören.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 13. Die Befugnisse des Eisenbahnrates sind:

1. Die Wahl von 11 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 19).
2. Die Begutachtung von den Eisenbahnverkehr betreffenden Fragen zu Handen der für die Entscheidung zuständigen Behörden, auf Anregung:
  - a. des Bundesrates;
  - b. einer Kantonsregierung;
  - c. des Verwaltungsrates;
  - d. aus seiner Mitte.

Art. 14. Der Eisenbahnrat wählt für die Dauer einer Amtsperiode aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten, sowie eine ständige Kommission zur Vorberatung der in Art. 13, Ziffer 2, genannten Geschäfte.

Diese ständige Kommission hat das Recht, von der Generaldirektion über die von ihr zu behandelnden Geschäfte jede notwendig erscheinende Auskunft zu verlangen und von allen bezüglichen Akten Einsicht zu nehmen. Ein direkter Verkehr der Kommission oder einzelner Mitglieder mit den Kreisdirektionen oder mit Beamten behufs Erlangung von Aufschlüssen ist nur mit Vorwissen und Zustimmung der Generaldirektion zulässig.

Art. 15. Der Eisenbahnrat versammelt sich auf Einladung seines Präsidenten regelmässig jährlich zweimal. Weitere Versammlungen finden nur statt, wenn dringende Geschäfte dies notwendig machen.

Der Rat ist beschlussfähig, wenn wenigstens drei Fünftelle der Mitglieder anwesend sind.

Den Sitzungen wohnen der Präsident und der Vizepräsident des Verwaltungsrates, die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen mit beratender Stimme bei.

Die Sitzungen sind öffentlich.

Art. 14 = Art. 12.

... Kantonen und Halbkantonen überlassen.

Art. 15 = Art. 13.

1. Die Wahl von 25 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 21), unter Berücksichtigung sämtlicher Kantone und Halbkantone.
2. Die Begutachtung von allen das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen ...
  - d. der organisierten Vertretungen von Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe, sowie anderer volkswirtschaftlicher Verbände;
  - e. aus seiner Mitte.
3. Die Bestellung von Schiedsgerichten aus seiner Mitte bei Zwistigkeiten zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihren Beamten und Angestellten.

Art. 16 = Art. 14.

... Kommission mit Sekretariat zur Vorberatung der in Art. 15, Ziffer 2, genannten Geschäfte. Es bleibt jedoch dem Eisenbahnrat unbenommen, zur Vorberatung einzelner Geschäfte ausnahmsweise besondere Kommissionen zu ernennen.

Sowohl diese ständige Kommission als die Spezialkommissionen haben das Recht, ...

Streichung des Satzes: Ein direkter Verkehr ...

Art. 17 = Art. 15.

... machen oder wenn ein Viertel der Mitglieder es verlangen.

Art. 16. Die Mitglieder des Eisenbahnrates beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

3.

**Einteilung des Bahnnetzes.**

Art. 17. Das Bundesbahnnetz wird in drei Kreise eingeteilt unter der Bezeichnung westlicher, mittlerer, östlicher Eisenbahnkreis.

Die Umschreibung der einzelnen Kreise bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.

4.

**Organe der Verwaltung.**

Art. 18. Die Organe der Verwaltung der Bundesbahnen sind:

- a. der Verwaltungsrat;
- b. die Generaldirektion;
- c. die Kreisdirektionen.

*a. Der Verwaltungsrat.*

Art. 19. Der Verwaltungsrat besteht aus 39 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- 11 durch die vereinigte Bundesversammlung;
- 17 durch den Bundesrat;
- 11 durch den Eisenbahnrat.

Von den durch den Bundesrat und den Eisenbahnrat zu wählenden Mitgliedern darf keines zugleich Mitglied eines eidgenössischen Rates sein. Ebenso dürfen Mitglieder des Eisenbahnrates nicht gleichzeitig Mitglieder des Verwaltungsrates sein.

Der Bundesrat trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die vereinigte Bundesversammlung und der Eisenbahnrat die ihnen obliegenden vorgenommen haben; bei der Wahl wird er darauf achten, dass Landwirtschaft, Handel und Gewerbe eine angemessene Vertretung erhalten.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 20. Der Geschäftskreis des Verwaltungsrates umfasst:

1. die Aufsicht über die gesamte Verwaltung;
2. die Feststellung des dem Bundesrate einzureichenden Entwurfs des Jahresbudgets;
3. die Prüfung der von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnung und des von ihr angefertigten Jahresberichtes über die Geschäftsführung, zu Händen des Bundesrates;
4. die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation nebst den reglementarischen Bestimmungen, in wichtigen Fragen nach Einholung eines Gutachtens des Eisenbahnrates;
5. die Feststellung der Normen für Aufstellung der Fahrtenpläne (Ausscheidung der Zugskategorien, Zahl der Fahrten, Fahrgeschwindigkeiten etc.), in wichtigen

Art. 18 = Art. 16.

Art. 19. Das Bundesbahnnetz wird in fünf Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben.

Art. 20 = Art. 18.

Art. 21. Der Verwaltungsrat besteht aus 53 Mitgliedern, ...

25 durch den Eisenbahnrat.

Art. 22 = Art. 20.

2. die Wahl der Kreisdirektionen, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Bundesrat;
3. = Ziffer 2.
4. = Ziffer 3.
5. = Ziffer 4.
6. = Ziffer 5.

- Fragen nach Einholung eines Gutachtens des Eisenbahnrates ;
6. die pachtweise Inbetriebnahme von Bahnstrecken, welche dem Bunde nicht angehören, die Verpachtung des Betriebs eigener Bahnstrecken, die Einrichtung von Nebengeschäften ;
  7. die Ratifikation von wichtigern Vereinbarungen mit andern Transportunternehmungen über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen ;
  8. die Ratifikation von Vereinbarungen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken, ferner über gemeinschaftliche Verkehrseinrichtungen ;
  9. die Feststellung der Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau, ferner für das Rollmaterial ;
  10. die Entscheidung über das Tracé neuer Linien, ferner die Festsetzung der Pläne neuer Bahnhofbauten von grösserer Bedeutung und der Pläne für wichtigere Umbauten und Ergänzungsbauten auf dem in Betrieb stehenden Bahnnetze ;
  11. die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, welche den Betrag von Fr. 500,000 übersteigen ;
  12. den Ankauf von Liegenschaften, deren Erwerb nicht zur Ausführung von Bahnbauten erfolgt, sofern der Kaufpreis Fr. 200,000 übersteigt, ebenso der Verkauf von Liegenschaften im Werte von mehr als Fr. 50,000 ;
  13. die Feststellung der Dienstorganisation innerhalb der Vorschriften der vom Bundesrat erlassenen Vollziehungsverordnung ;
  14. die Genehmigung der Wahl der Vorstände der Dienstabteilungen bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen ;
  15. die Festsetzung der Besoldungen der in Ziff. 14 genannten Beamten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets ;
  16. die Feststellung der allgemeinen Anstellungsbedingungen für das Personal ;
  17. die Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien für Rechnung des Bundes nach eingeholter Vernehmung des Eisenbahnrates ;
  18. die Begutachtung von Aenderungen in der Gesetzgebung über die Bundesbahnen.

7. = Ziffer 6.

8. = Ziffer 7.

9. = Ziffer 8.

10. = Ziffer 9.

11. = Ziffer 10.

12. = Ziffer 11.

13. = Ziffer 12.

14. = Ziffer 13.

15. = Ziffer 14.

16. = Ziffer 15.

17. = Ziffer 16.

18. = Ziffer 17.

Streichung von Ziffer 18.

Art. 21. Der Verwaltungsrat wählt auf die Dauer einer Amtsperiode aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten.

Art. 23 = Art. 21.

Art. 22. Zur Vorberatung der zu behandelnden Geschäfte bestellt der Verwaltungsrat für die Dauer der Amtsperiode eine ständige Kommission, bestehend aus dem Präsidenten des Verwaltungsrates als Präsident und sechs Mitgliedern. Es bleibt jedoch dem Verwaltungsrate unbenommen, zur Vorberatung einzelner Geschäfte ausnahmsweise besondere Kommissionen zu ernennen.

Art. 24 = Art. 22.

Sowohl die ständige Kommission als die Spezialkommissionen haben das Recht, von der Generaldirektion über die von ihnen zu behandelnden Geschäfte jede notwendig schei-



nende Auskunft zu verlangen und von allen bezüglichen Akten Einsicht zu nehmen. Ein direkter Verkehr der Kommissionen oder einzelner Mitglieder mit den Kreisdirektionen oder mit Beamten behufs Erlangung von Aufschlüssen ist nur mit Vorwissen und Zustimmung der Generaldirektion zulässig.

Den Kommissionen ist gestattet, einen Aktuar beizuziehen; für dessen Stellung sorgt das Sekretariat der Generaldirektion.

Art. 23. Die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen wohnen den Verhandlungen des Verwaltungsrates, soweit sie nicht ihre persönlichen Interessen betreffen, mit beratender Stimme bei.

Bei den Verhandlungen der ständigen Kommission wird die Generaldirektion durch ihren Präsidenten oder Vizepräsidenten mit beratender Stimme vertreten.

Zu den Verhandlungen der Spezialkommissionen kann sie nach Gutfinden einzelne Mitglieder mit beratender Stimme abordnen.

Art. 24. Der Verwaltungsrat versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmässig je in der ersten Woche der Monate Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Weitere Sitzungen können angeordnet werden, wenn dringende Geschäfte es notwendig machen.

Der Rat ist beschlussfähig, wenn wenigstens zwanzig Mitglieder anwesend sind.

Die Sitzungen finden in der Regel in Bern statt.

Art. 25. Die Mitglieder des Verwaltungsrates beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

*b. Die Generaldirektion.*

Art. 26. Die Generaldirektion besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern. Sie wird vom Bundesrat ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Der Sitz der Generaldirektion ist in Bern.

Die Mitglieder müssen in Bern wohnen.

Art. 27. Der Bundesrat ernennt aus den Mitgliedern je für 3 Jahre einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten.

Art. 28. Der Generaldirektion liegt, soweit das gegenwärtige Gesetz keine Ausnahmen oder Einschränkungen enthält und unter Vorbehalt der dem Verwaltungsrat in Art. 20 zugewiesenen Befugnisse, die gesamte Geschäftsführung ob. Insbesondere fallen in ihren Geschäftskreis:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahnverwaltung nach aussen, soweit dieselbe nicht den Kreisdirektionen übertragen ist (Art. 35, Ziff. 1);
2. die Ernennung sämtlicher ihr unmittelbar unterstehenden Beamten und Angestellten, sowie der Vorstände der Dienstabteilungen bei den Kreisdirektionen;
3. die Festsetzung der Gehalte der von ihr zu ernennenden Beamten und Angestellten, ferner gemeinsamer Gehaltsnormen für die von den Kreisdirektionen zu ernennenden Angestellten;

Streichung des Satzes: Ein direkter Verkehr . . . .

Art. 25 = Art. 23.

Art. 26 = Art. 24.

. . . wenigstens siebenundzwanzig Mitglieder . . .

Art. 27 = Art. 25.

Art. 28 = Art. 26.

Art. 29 = Art. 27.

Art. 30 = Art. 28.

. . . in Art. 22 zugewiesenen . . .

. . . (Art 36, Ziff. 1);

. . . Kreisdirektionen auf unverbindlichen Vorschlag der Letztern;

4. die Entwerfung des Jahresbudgets ;
5. die Aufstellung der Jahresrechnung ;
6. die Anfertigung des Jahresberichtes über die Geschäftsführung ;
7. die Vorbereitung aller übrigen, nicht bereits genannten, durch den Verwaltungsrat zu behandelnden Geschäfte ;
8. die Vollziehung der Beschlüsse des Verwaltungsrates ;
9. die Aufstellung der erforderlichen Reglemente, Instruktionen und Dienstvorschriften für die ihr unmittelbar unterstellten Dienstzweige, ebenso für die den Kreisdirektionen zugewiesenen ;
10. das Tarifwesen ;
11. die Kontrolle der Betriebseinnahmen (Betriebskontrolle) ;
12. die Behandlung von Reklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife und Tarifvorschriften oder wegen unrichtiger Instradierungen, ferner wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern oder wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit nicht deren Zuweisung an die Kreisdirektionen durch die bundesrätliche Vollziehungsverordnung verfügt wird ;
13. die Aufstellung der Fahrpläne, einschliesslich der Sorge für eine den Bedürfnissen auch des durchgehenden Verkehrs entsprechende Ausführung derselben durch die Kreisdirektionen ;
14. die Centralwagenkontrolle ;
15. die Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten, soweit solche nicht den Kreisdirektionen überlassen wird ;
16. der Abschluss von Vereinbarungen mit andern Transportanstalten über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen ;
17. der Abschluss von Verträgen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung und Erstellung von Bahnhöfen, Stationen, Bahnstrecken und Betriebseinrichtungen ;
18. der Abschluss von Verträgen über den Erwerb von Liegenschaften zu den von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, ferner aller Verträge über den Erwerb von Liegenschaften zu andern als Bauzwecken ;
19. der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, sowie aller Lieferungsverträge für Oberbaumaterialien und Brennmaterialien und für neues Transportmaterial, ferner der übrigen Lieferungsverträge, soweit deren Abschluss nicht von der Generaldirektion den Kreisdirektionen überlassen wird ;
20. die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen und die Erteilung von Instruktionen an dieselben zur Herbeiführung der wünschbaren Einheitlichkeit und Uebereinstimmung in der Verwaltung ;
21. die Beschlussfassung über die ihr im Art. 38 vorbehaltenen Genehmigungen.

9. die Aufstellung der erforderlichen Reglemente, Instruktionen und Dienstvorschriften für die verschiedenen Dienstzweige ;

12. die Behandlung von wichtigeren Reklamationen . . .

. . . Bauzwecken, unter Vorbehalt von Art. 22, Ziff. 13 ;

. . . . . lien, für grössere Bezüge von Brenn- und Schmiermaterialien, für neues Transportmaterial und der übrigen Lieferungsverträge, soweit deren Abschluss nicht von der Generaldirektion den Kreisdirektionen überlassen wird, und unter Vorbehalt von Art. 22, Ziff. 12 ;

. . . Art. 39 vorbehaltenen . . .

Art. 29. Die Generaldirektion hat dem Verwaltungsrate vierteljährlich summarische Ausweise über die Ergebnisse des Bahnbetriebes vorzulegen.

Art. 30. Die Generaldirektion ist beschlussfähig, wenn die absolute Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.

Bei Stimmengleichheit gilt derjenige Antrag als zum Beschlusse erhoben, für welchen der Vorsitzende gestimmt hat; bei Wahlen entscheidet bei Stimmengleichheit das Los.

Art. 31. Die Geschäfte werden unter die Mitglieder nach Departementen verteilt.

Die Organisation der Departemente und die Zuweisung der verschiedenen Dienstabteilungen an dieselben bleibt der vom Bundesrat zu erlassenden Vollziehungsverordnung vorbehalten. Diese wird auch bestimmen, welche Geschäfte den einzelnen Departementen zu selbständiger Erledigung zu überlassen sind.

### c. Die Kreisdirektionen.

Art. 32. Die Kreisdirektionen bestehen aus je 3 Mitgliedern. Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag der Generaldirektion vom Bundesrate ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Art. 33. Die Direktion des westlichen Kreises hat ihren Sitz in Lausanne, die des mittlern in Luzern, die des östlichen in Zürich.

Die Direktionsmitglieder müssen am Sitze der Kreisdirektion wohnen.

Art. 34. Der Bundesrat ernennt für eine Amtsdauer von 3 Jahren aus der Mitte der einzelnen Kreisdirektionen je einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten.

Art. 35. Der Geschäftskreis der Kreisdirektionen umfasst:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahnverwaltung in denjenigen Angelegenheiten, deren Behandlung den Kreisdirektionen zusteht;
2. den Unterhalt der Bahn nebst Zubehörenden, einschliesslich der Hochbauten und der Telegraphenleitungen;
3. die Ausführung von Ergänzungsbauten und sonstiger baulicher Aenderungen auf dem im Betriebe stehenden Bahnnetze, soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird, und den Abschluss daheriger Landerwerbs-, Bau- und Lieferungsverträge, unter Vorbehalt von Art. 38, Ziff. 4;
4. die Bewachung der Bahn und die Bahnpolizei;
5. die nötigen Vorkehrungen zum Schutze der Bahnverwaltung gegen Eingriffe in ihre Eigentumsrechte und gegen Besitzstörungen;
6. den Fahrdienst;
7. den Zugsdienst;
8. den Expeditionsdienst, einschliesslich Lagerhausverwaltungen;
9. den Betrieb der Werkstätten;
10. die Hauptmagazin- und Materialverwaltung (vorbehältlich Art. 28, Ziff. 19);
11. die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Camionnage) und den Abschluss von daherigen Verträgen mit Unternehmern;

Art. 31 = Art. 29.

Art. 32 = Art. 30.

Art. 33 = Art. 31.

Art. 34. Die Kreisdirektionen ...

... vom Verwaltungsrate ernannt, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 13, lit. B, Ziff. 3).

Streichung von Alinea 1 des Art. 33.

Art. 35. Der Verwaltungsrat ernennt ...

Art. 36 = Art. 35.

... Art. 39, Ziff. 4;

... Art. 30, Ziff. 19);

12. die Behandlung von Reklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife oder unrichtiger Instradierung, wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern, sowie wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit deren Behandlung in ihre Kompetenz fällt (Art. 28, Ziff. 12); ... (Art. 30, Ziff. 12);
13. die Behandlung von Haftpflichtansprüchen wegen Tötung oder Verletzung von Personen;
14. die Verpachtung und Vermietung von verfügbaren Immobilien, sowie der Bahnhofrestaurationen;
15. den Verkauf von entbehrlichen Immobilien.

Art. 36. Die Kreisdirektionen treten jährlich mindestens dreimal mit der Generaldirektion zu einer gemeinsamen Sitzung unter Leitung des Präsidiums der letztern zusammen, um die beim Bahnbetrieb gemachten Erfahrungen auszutauschen und die als wünschbar erkannten Verbesserungen anzubahnen.

Sie sind berechtigt, bezügliche Anregungen auch schriftlich bei der Generaldirektion einzubringen.

Diese wird, bevor sie für den Geschäftskreis der Kreisdirektionen grundsätzliche Anordnungen von allgemeinem oder dauerndem Charakter trifft, denselben Gelegenheit zur Aeusserung ihrer Ansicht bieten.

Die Kreisdirektionen nehmen an den Sitzungen des Eisenbahnrates und des Verwaltungsrates durch ihre Präsidenten mit beratender Stimme teil (Art. 15 und 23).

Art. 37. Die Kreisdirektionen ernennen das sämtliche ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abteilungsvorstände und setzen im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets dessen Gehälter und Löhne fest.

Art. 38. Der Genehmigung durch die Generaldirektion bedürfen:

1. Vereinbarungen über die Erledigung der in Art. 35, Ziffer 12 und 13, genannten Ansprüche, wenn die im einzelnen Falle gewährte Abfindung einen Kapitalwert von Fr. 20,000 übersteigt.
2. Verträge über die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Art. 35, Ziff. 11).
3. Verträge über den Verkauf von Liegenschaften (Art. 35, Ziffer 15), vorbehaltlich Art. 22, Ziff. 12.
4. Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten oder über die Lieferung von Materialien, wenn die Vertragssumme mehr als Fr. 50,000 beträgt.

Art. 39. Die Vorschriften in den Art. 30 und 31 finden auf die Kreisdirektionen analoge Anwendung.

## 5.

### Allgemeine Bestimmungen.

Art. 40. In den Dienst der Bundesbahnen dürfen nur Schweizerbürger, welche in der Schweiz einen festen Wohnsitz haben, genommen werden.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Angestellte zur Bedienung im Ausland gelegener, im Bundesbetrieb stehender Bahnstrecken.

Art. 37 = Art. 36.

... (Art. 17 und 26).

Art. 38 = Art. 37.

... Abteilungsvorstände (Art. 30, Ziff. 2) und ...

Art. 39 = Art. 38.

... Art. 36 ...

... (Art. 36 ...

... (Art. 36 ...

Art. 40. Die Vorschriften in den Art. 32 und 33 finden ...

Art. 41. In den Dienst der Bundesbahnen dürfen in der Regel nur ...

Art. 41. Die Amtsdauer der Beamten und der ständigen Angestellten beträgt drei Jahre; sie fällt zusammen mit derjenigen der übrigen eidgenössischen Beamten. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Amtsdauer der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen (Art. 26 und 32).

Art. 42. Die Besoldungen der Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen werden durch ein besonderes Bundesgesetz festgesetzt.

Art. 43. Die Mitglieder des Verwaltungsrates, der Generaldirektion und der Kreisdirektionen können durch motivierten Beschluss der Behörde, von der sie ernannt worden sind, abberufen werden.

Art. 44. Die Vollziehungsverordnung wird die näheren Bestimmungen aufstellen über:

1. das Rechnungswesen;
2. die Disziplinarbefugnisse;
3. die Gewährung freier Fahrt.

Art. 45. Für die Beamten und ständigen Angestellten wird eine Pensions- und Hilfskasse errichtet. Die erforderlichen Einlagen sind zur einen Hälfte von den Mitgliedern, zur andern von der Eisenbahnbetriebskasse zu leisten.

Die Statuten werden vom Bundesrate aufgestellt.

Bestehende Pensions- und Hilfskassen, deren Verwaltung anlässlich des Erwerbes von Bahnen an die Verwaltung der Bundesbahnen übergeht, können nach dem Ermessen des Bundesrates für deren Mitglieder auf bisheriger Grundlage weitergeführt werden. Die Mitglieder derartiger Kassen können nicht zugleich Mitglieder der allgemeinen Pensions- und Hilfskasse sein.

Art. 46. Der Bundesrat wird die erforderlichen Vorschriften für die Errichtung von Krankenkassen erlassen.

## 6.

### Uebergangs- und Schlussbestimmung.

Art. 47. Die Bildung von Eisenbahnkreisen erfolgt nach Massgabe der successiven Gestaltung des Bundesbahnnetzes. Sollte der Bundesbetrieb mit einem Bahnnetze von geringem Umfange beginnen, so kann, solange dieser Zustand dauert, von der Bildung von Eisenbahnkreisen Umgang genommen und die gesamte Geschäftsführung der Generaldirektion übertragen werden.

Die Beschlussfassung über diese organisatorischen Massnahmen steht dem Bundesrate zu.

Art. 48. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Art. 42 = Art. 41.

... (Art. 28 und 34).

Art. 43 = Art. 42.

Art. 44. Die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, sowie alle übrigen Beamten und Angestellten können ...

Art. 45 = Art. 44.

Art. 46 = 45.

Die Statuten werden vom Verwaltungsrate aufgestellt, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat.

Art. 47 = Art. 46.

Art. 48 = Art. 47.

Art. 49 = Art. 48.

**Projet du Conseil fédéral.**

25 mars 1897.

**Loi fédérale**

sur

l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération et sur l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 25 mars 1897;  
vu les articles 23 et 26 de la constitution fédérale,

décète :

I.

**Acquisition et exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération.**

Art. 1. La Confédération acquerra et exploitera pour son compte, sous le nom de « chemins de fer fédéraux », les chemins de fer suisses qui, à raison de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées.

Des entreprises accessoires étroitement rattachées à l'exploitation d'un chemin de fer pourront être acquises avec ce dernier.

Art. 2. L'acquisition des chemins de fer aura lieu, par voie de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions et le Conseil fédéral dénoncera le rachat sur cette base et pour le plus prochain terme prévu, aux chemins de fer en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, soit :

1° au chemin de fer du Jura-Simplon ;

2° au chemin de fer du Central Suisse, y compris sa part à des lignes communes ;

3° au chemin de fer du Nord-Est, y compris sa part à des lignes communes ;

4° au chemin de fer de Wohlen-Bremgarten quant à la part de la municipalité de Bremgarten à cette ligne ;

5° aux chemins de fer l'Union suisse ;

6° au chemin de fer du Gothard.

Au cas où le rachat du Nord-Est dans son ensemble ne pourrait pas s'effectuer sur la base des dispositions régissant le réseau primitif, le Conseil fédéral exclura du rachat celles des lignes, au bénéfice de concessions spéciales,

**Propositions de la commission du Conseil des Etats.**

4 juin 1897.

Adhésion au projet du Conseil fédéral partout où il n'y a pas d'observations.

**Majorité.**

(MM. von Arx, Blumer [Zurich], Geel, Scherb, Scherrer, Ritschard.)

Entrée en matière.

**Minorité.**

(MM. Gavard, Python, Reichlin, Schmid-Ronca, Wirz.)

Ne pas entrer en matière.

Pourront être acquises en même temps qu'un chemin de fer sa participation à des chemins de fer secondaires ainsi que les entreprises accessoires (entreprises de bateaux à vapeur, etc.) étroitement rattachées à son exploitation.

dont le prix serait excessif et dont la possession n'est pas indispensable pour une exploitation rationnelle des chemins de fer fédéraux.

Le Conseil fédéral est autorisé, moyennant l'assentiment de l'Assemblée fédérale, à acheter les chemins de fer mentionnés ci-dessus de gré à gré, mais en se conformant aux règles servant à déterminer le prix de rachat.

Art. 3. Si, par la suite, d'autres lignes que celles mentionnées à l'article 2 devaient être acquises ou de nouvelles lignes être construites par la Confédération, chacune de ces acquisitions ou constructions aura à faire l'objet d'une loi fédérale.

Art. 4. Le transfert de la propriété des chemins de fer acquis par la Confédération s'opérera aux termes faisant règle pour chacun d'eux, sans qu'il soit besoin de remplir les diverses formalités prescrites pour ces transferts.

Il ne peut être réclamé ni impôts ni taxes quelconques pour le transfert de propriété, hormis des émoluments équitables pour l'inscription de la mutation dans les livres fonciers.

Art. 5. La Confédération se procurera les fonds nécessaires pour l'acquisition des chemins de fer et la constitution du capital d'exploitation en contractant des emprunts par l'émission d'obligations ou de titres de rente.

Les titres ainsi émis devront être amortis en 60 ans, conformément à un tableau d'amortissement préalablement arrêté.

Art. 6. La comptabilité des chemins de fer fédéraux est tenue distincte de celle des autres branches de l'administration fédérale et de manière à ce que la situation financière puisse en tout temps être exactement établie.

Le produit net des chemins de fer fédéraux est affecté en premier lieu au paiement des intérêts et à l'amortissement de la dette des chemins de fer.

Le surplus des excédents sera employé exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire à parfaire les rendements annuels, ainsi qu'à perfectionner et alléger les conditions de transport.

Art. 7. Le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions. Restent réservées les conventions de droit civil existant au profit des tiers; les intéressés ont à s'entendre à ce sujet directement avec les anciens concessionnaires.

Le Conseil fédéral est autorisé, moyennant l'assentiment de l'Assemblée fédérale, à acheter de gré à gré les chemins de fer mentionnés ci-dessus; la législation fédérale et les concessions feront règle pour la détermination du prix de rachat.

Art. 3 (nouveau). La Confédération a le droit d'acquérir, en même temps que les lignes de chemins de fer énumérées à l'article 2, chiffres 1 à 6, leur participation à des chemins de fer secondaires et à des entreprises accessoires, ainsi que d'accepter les conventions passées avant le 31 décembre 1896, entre les chemins de fer principaux susmentionnés et les chemins de fer secondaires relativement à l'exploitation.

Art. 4 = art. 3.

Art. 5. La propriété des chemins de fer acquis par la Confédération sera transférée pour chacun d'eux aux termes fixés par les concessions ou par convention...

Art. 6. La Confédération se procurera les fonds nécessaires pour l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer en contractant...

Ces emprunts devront...

Art. 7 = art. 6.

Le 20 % du surplus des excédents sera versé dans un fonds de réserve spécial tenu distinct du reste de l'actif des chemins de fer fédéraux, jusqu'à ce que ce fonds ait atteint, avec les intérêts capitalisés, la somme de 50 millions. Le 80 % doit être employé exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux ainsi qu'à perfectionner et alléger les conditions de transport, notamment à réduire proportionnellement les tarifs des personnes et des marchandises.

Lorsque les recettes ordinaires avec les soldes actifs non employés ne suffisent pas pour payer les frais d'exploitation, les intérêts du capital de premier établissement et l'amortissement, il y a lieu de prendre sur le fonds de réserve le montant équivalent.

Art. 8. Le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions. Restent réservées les conventions de droit civil existant au profit des tiers; les intéressés ont à s'entendre à ce sujet di-

Art. 8. Les chemins de fer fédéraux sont exemptés de tout impôt cantonal ou communal.

La Confédération renonce à percevoir des chemins de fer fédéraux le droit de concession auquel l'article 19 de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, du 23 décembre 1872, soumet le transport régulier périodique des personnes.

Art. 9. La législation fédérale en matière de chemins de fer est applicable aux chemins de fer fédéraux, dans la mesure où à l'égard de ceux-ci cette application a encore sa raison d'être.

## II.

### Organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Art. 10. L'administration des chemins de fer fédéraux constitue une division spéciale de l'administration fédérale.

#### 1.

##### Direction supérieure de l'administration.

Art. 11. Les dispositions ci-après font règle pour la direction supérieure de l'administration par les autorités fédérales :

Appartiennent :

##### A. A l'Assemblée fédérale :

1. l'examen et l'approbation du compte annuel et du rapport de gestion ;
2. les décisions concernant la construction de lignes nouvelles et l'acquisition de lignes existantes, sous réserve du referendum ;
3. l'élection de 11 membres du conseil d'administration (article 19). L'Assemblée fédérale réunie procède à cette élection.

##### B. Au Conseil fédéral :

1. L'élaboration du règlement pour l'exécution de la présente loi.
2. La nomination :
  - a. de 17 membres du conseil d'administration (article 19) ;
  - b. des membres de la direction générale (article 26) ;

rectement avec les anciens concessionnaires. La Confédération assume les obligations qui ont pour objet immédiat l'état et l'exploitation des chemins de fer.

##### Proposition de la minorité.

(MM. Reichlin, Python, Schmid-Ronca, Wirz.)

Art. 9. Les cantons et les communes ont le droit de prélever sur la fortune des chemins de fer fédéraux des impôts proportionnés à l'importance de l'exploitation sur leur territoire.

La Confédération renonce ...

Art. 10. La législation fédérale en matière de chemins de fer est applicable aux chemins de fer fédéraux.

Art. 11 (nouveau). L'administration des chemins de fer fédéraux a son domicile au siège de la direction générale.

Elle est en outre tenue d'élire domicile au chef-lieu de chaque canton dont ses lignes empruntent le territoire, domicile où elle peut être recherchée par les habitants du canton.

Les actions réelles sont intentées au for de la situation de l'immeuble.

Les lois cantonales et fédérales règlent la procédure et le droit applicables aux réclamations de droit civil dirigées contre les chemins de fer fédéraux, avec cette restriction que le Tribunal fédéral connaît en première et dernière instance des causes dont l'objet atteint une valeur en capital d'au moins 3000 francs.

Art. 12 = art. 10.

Les fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux sont des fonctionnaires fédéraux et sont soumis aux lois qui régissent ces derniers.

Art. 13 = art. 11.

... (article 21) ...

2. La nomination de 17 membres du conseil d'administration (art. 21) ;

3. La nomination des membres de la direction générale (art. 28) et l'approbation des



- c. des membres des directions d'arrondissement (article 32) sur les propositions de la direction générale, mais sans que ces propositions lient le Conseil fédéral.
  - 3. L'approbation du budget annuel.
  - 4. Le dépôt en mains des Chambres fédérales :
    - a. des comptes annuels et du rapport de gestion ;
    - b. des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles et à l'acquisition de lignes existantes.
  - 5. L'exercice des attributions que le Conseil fédéral possède actuellement à l'égard des chemins de fer privés, dans la mesure où ces attributions ont encore leur raison d'être à l'égard des chemins de fer fédéraux.
- En vertu de la loi sur l'organisation du Conseil fédéral certaines attributions peuvent être transférées au Département des Chemins de fer.

2.

**Conseil des chemins de fer.**

Art. 12. Les cantons nomment le conseil des chemins de fer à raison d'un membre pour 50,000 habitants. Toute fraction est comptée pour 50,000. Pour déterminer le chiffre des habitants, c'est le dernier recensement fédéral qui fait règle.

Le mode de nomination est arrêté par les cantons.

Aucun canton ne peut se faire représenter par plus d'un membre de son gouvernement.

La durée des fonctions est de trois années et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 13. Le conseil des chemins de fer a pour attributions :

- 1. de nommer 11 membres du conseil d'administration (article 19) ;
- 2. de donner quand il en est requis par :
  - a. le Conseil fédéral,
  - b. un gouvernement cantonal,
  - c. le conseil d'administration,
  - d. par un de ses propres membres,

son avis sur les questions se rattachant au service des chemins de fer, ces avis devant être transmis aux autorités compétentes.

Art. 14. Le conseil des chemins de fer choisit dans son sein, pour la durée d'une période administrative, son président et son vice-président ainsi qu'une commission permanente chargée de l'examen préalable des questions mentionnées à l'article 13, chiffre 2.

Cette commission permanente a le droit de demander à la direction générale tous les renseignements dont elle aura besoin au sujet des affaires qu'elle a à examiner et de prendre connaissance de toutes les pièces y relatives. La commission ou ses membres ne peuvent directement se mettre en rapports avec les directions d'arrondissement ou des fonctionnaires que moyennant l'autorisation préalable de la direction générale.

Art. 15. Le conseil des chemins de fer se réunit régulièrement deux fois par année, en mai et en novembre, sur la convocation de son président. D'autres réunions n'ont lieu que lorsque des affaires urgentes l'exigent.

élections des membres des directions d'arrondissement (art. 34).

4. = 3.

5. = 4.

6. = 5.

Art. 14 = art. 12.

... par les cantons et les demi-cantons.

Art. 15 = art. 13.

- 1. de nommer 25 membres du conseil d'administration (article 21), en tenant compte de tous les cantons et demi-cantons.

- d. les associations agricoles, commerciales, industrielles ainsi que celles poursuivant un but économique,

- e. par un de ses propres membres,

son avis sur toutes les questions se rattachant au domaine des chemins de fer ....

- 3. d'élire dans son sein des tribunaux arbitraux chargés de trancher les différends entre l'administration des chemins de fer et les fonctionnaires et employés de celle-ci.

Art. 16 = art. 14.

... permanente, avec un secrétariat et chargée de l'examen préalable des questions mentionnées à l'article 15, chiffre 2. Il est toutefois loisible au conseil des chemins de fer de nommer exceptionnellement des commissions spéciales pour l'étude préalable de certaines affaires.

Cette commission permanente ainsi que les commissions spéciales ont le droit de demander à la direction générale tous les renseignements dont elles auront besoin au sujet des affaires qu'elles ont à examiner et de prendre ...

Supprimer la phrase : La commission ou ses membres ...

Art. 17 = art. 15.

... l'exigent ou qu'un quart des membres le requièrent.

Le conseil des chemins de fer ne peut délibérer que lorsque les trois cinquièmes au moins de ses membres sont présents.

Le président et le vice-président du conseil d'administration et les membres de la direction générale ainsi que les présidents des directions d'arrondissement assistent aux séances avec voix consultative.

Les séances sont publiques.

Art. 16. Les membres du conseil des chemins de fer touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'Assemblée fédérale.

3.

**Division du réseau des chemins de fer.**

Art. 17. Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en trois arrondissements désignés par arrondissement de l'ouest, du centre et de l'est.

Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements.

4.

**Organes de l'administration.**

Art. 18. Les organes de l'administration des chemins de fer fédéraux sont :

- a. le conseil d'administration ;
- b. la direction générale ;
- c. les directions d'arrondissement.

**a. Conseil d'administration.**

Art. 19. Le conseil d'administration se compose de 39 membres nommés comme suit :

- 11 par l'Assemblée fédérale réunie ;
- 17 par le Conseil fédéral ;
- 11 par le conseil des chemins de fer.

Aucun des membres du conseil d'administration dont la nomination appartient au Conseil fédéral et au conseil des chemins de fer ne peut en même temps faire partie de l'une des Chambres fédérales. Les membres du conseil des chemins de fer ne peuvent pas davantage faire partie du conseil d'administration.

Le Conseil fédéral ne fait ses nominations que lorsque l'Assemblée fédérale réunie et le conseil des chemins de fer ont procédé à celles qui leur sont compétentes ; il veillera, dans ses nominations, à ce que l'agriculture, le commerce et l'industrie soient équitablement représentés.

La durée des fonctions est de trois années et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 20. Les attributions du conseil d'administration comprennent :

1. la surveillance de l'ensemble de l'administration ;
2. la fixation du projet de budget annuel à soumettre au Conseil fédéral ;
3. l'examen du compte et du rapport de gestion annuels dressés par la direction générale, pièces à soumettre ensuite au Conseil fédéral ;

Art. 18 = art. 16.

Art. 19. Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en cinq arrondissements qui ont leur siège à Lausanne, Bâle, Lucerne, Zurich et Saint-Gall.

Art. 20 = art. 18.

Art. 21. Le conseil d'administration se compose de 53 membres . . .

25 par le conseil des chemins de fer.

Art. 22 = art. 20.

2. la nomination des directions d'arrondissement, sous réserve de la ratification du Conseil fédéral ;

3. = 2.

4. = 3.

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 4. la fixation des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises, l'élaboration des dispositions réglementaires, dans les cas importants après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer ; | 5. = 4.                  |
| 5. la fixation des règles suivant lesquelles doivent être établis les horaires (distinction des catégories de trains, nombre des courses, vitesses, etc.), dans les cas importants après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer ;       | 6. = 5.                  |
| 6. la prise à bail de lignes n'appartenant pas à la Confédération, l'affermage de chemins de fer fédéraux et l'installation d'entreprises accessoires ;   | 7. = 6.                  |
| 7. la ratification des conventions importantes passées avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes ;                                    | 8. = 7.                  |
| 8. la ratification des conventions passées avec d'autres entreprises de chemins de fer concernant la cojouis-sance des gares, stations et tronçons de lignes, ainsi que d'ouvrages communs ;  | 9. = 8.                  |
| 9. la fixation des plans-types pour les terrassements et ouvrages d'art, la voie de fer, les bâtiments et le matériel roulant ;   | 10. = 9.                 |
| 10. la fixation du tracé des lignes nouvelles, ainsi que celle des plans pour importantes constructions nouvelles dans les gares ; l'élaboration des plans pour reconstructions et travaux de parachèvement importants sur le réseau en exploitation ;  | 11. = 10.                |
| 11. l'approbation des contrats de construction et de livraison dont le montant dépasse 500,000 francs ;   | 12. = 11.                |
| 12. l'achat d'immeubles non destinés à des constructions servant au chemin de fer, et dont le prix dépasse 200,000 francs ; de même, la vente d'immeubles d'une valeur supérieure à 50,000 francs ;   | 13. = 12.                |
| 13. l'organisation des services conformément aux dispositions du règlement d'exécution édicté par le Conseil fédéral ;  | 14. = 13.                |
| 14. la ratification de la nomination des chefs de service de la direction générale et des directions d'arrondissement ;   | 15. = 14.                |
| 15. la fixation dans les limites de la loi sur les traitements et du budget, des traitements des fonctionnaires mentionnés au chiffre 14 ;  | 16. = 15.                |
| 16. la détermination des conditions générales auxquelles est engagé le personnel ;  | 17. = 16.                |
| 17. l'étude, après avoir pris l'avis du conseil des chemins de fer, des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles pour le compte de la Confédération ;   | 18. = 17.                |
| 18. l'étude des modifications à apporter à la législation en matière de chemins de fer fédéraux.  | Supprimer le chiffre 18. |

Art. 21. Le conseil d'administration choisit dans son sein, pour la durée d'une période administrative, son président et son vice-président.

Art. 23 = art. 21.

Art. 22. Le conseil d'administration nomme pour la durée d'une période administrative une commission permanente composée du président du conseil d'administration, comme président, et de six membres, chargée de l'examen préalable des affaires. Il peut toutefois nommer exceptionnellement des commissions spéciales pour l'examen de certaines affaires.

Art. 24 = art. 22.

La commission permanente et les commissions spéciales ont le droit de demander à la direction générale tous les renseignements dont elles ont besoin au sujet des affaires qu'elles ont à traiter et de prendre connaissance de toutes les pièces y relatives. Ces commissions ou leurs membres ne peuvent se mettre directement en rapports avec les directions d'arrondissement ou des fonctionnaires que moyennant l'autorisation préalable de la direction générale.

Les commissions peuvent s'adjoindre un secrétaire qui leur est fourni par le secrétariat de la direction générale.

Art. 23. Les membres de la direction générale et les présidents des directions d'arrondissement assistent, avec voix consultative, aux délibérations du conseil d'administration, à condition qu'elles ne concernent pas leurs intérêts personnels.

La direction générale est représentée dans les délibérations de la commission permanente par son président ou son vice-président, avec voix consultative.

La direction générale peut, si elle le juge à propos, déléguer quelques-uns de ses membres aux délibérations des commissions spéciales; ils y ont voix consultative.

Art. 24. Le conseil d'administration, convoqué par son président, se réunit régulièrement la première semaine des mois de février, avril, juin, août, octobre et décembre. D'autres séances peuvent aussi avoir lieu lorsque des affaires urgentes l'exigent.

Le conseil ne peut délibérer que lorsqu'il y a au moins 20 membres présents.

Dans la règle, les séances se tiennent à Berne.

Art. 25. Les membres du conseil d'administration touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'Assemblée fédérale.

#### b. Direction générale.

Art. 26. La direction générale se compose de cinq à sept membres. Elle est nommée par le Conseil fédéral.

La durée de ses fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des Chambres fédérales.

Le siège de la direction générale est à Berne.

Ses membres doivent être domiciliés à Berne.

Art. 27. Le Conseil fédéral nomme, chaque fois pour trois années, le président et le vice-président parmi les membres de la direction générale.

Art. 28. Sous réserve des exceptions ou restrictions prévues par la présente loi et des attributions conférées par l'article 20 au conseil d'administration, la direction générale exerce l'ensemble de la gestion. Elle a spécialement pour mission :

1. de représenter, en matière administrative et en justice, l'administration des chemins de fer vis-à-vis des tiers, pour autant que ces pouvoirs ne sont pas conférés aux directions d'arrondissement (article 35, chiffre 1);
2. de nommer tous les fonctionnaires et employés qui lui sont directement subordonnés, ainsi que les chefs de service des directions d'arrondissement;
3. de fixer les traitements des fonctionnaires et employés à sa nomination, ainsi que de déterminer, selon des règles uniformes, les traitements des employés qui sont à la nomination des directions d'arrondissement.

Supprimer la phrase: Ces commissions ou leurs membres ne peuvent ...

Art. 25 = art. 23.

Art. 26 = art. 24.

... au moins vingt-sept membres présents.

Art. 27 = art. 25.

Art. 28 = art. 26.

Art. 29 = art. 27.

Art. 30 = art. 28.

... par l'article 22 ...

... (article 36, chiffre 1);

... des directions d'arrondissement, sur la proposition de celles-ci, mais sans être liée par ces propositions.

4. d'élaborer le budget annuel;
  5. d'établir le compte annuel;
  6. de rédiger le rapport annuel de gestion;
  7. de préparer toutes les affaires autres que celles déjà mentionnées et qui sont du ressort du conseil d'administration;
  8. d'exécuter les décisions du conseil d'administration;
  9. d'élaborer les règlements, instructions et prescriptions nécessaires pour les branches de service qui sont directement sous ses ordres, ainsi que pour celles attribuées aux directions d'arrondissement;
  10. d'élaborer les tarifs;
  11. de contrôler les recettes de l'exploitation (contrôle de l'exploitation);
  12. de statuer sur les réclamations visant soit la fausse application des tarifs ou des prescriptions relatives aux tarifs, soit les erreurs de parcours, de plus sur les réclamations visant la perte ou l'avarie de marchandises, ou encore les retards dans le service des voyageurs et marchandises, pour autant que le règlement d'exécution édicté par le Conseil fédéral ne défère pas ces réclamations aux directions d'arrondissement;
  13. d'élaborer les horaires et de veiller à ce qu'ils soient appliqués par les directions d'arrondissement d'une manière conforme aux besoins du transit;
  14. d'exercer le contrôle central du matériel;
  15. de pourvoir à l'exécution des travaux neufs et de parachèvement, pour autant que les directions d'arrondissement n'en sont pas chargées;
  16. de conclure des conventions avec d'autres entreprises de transport au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes;
  17. de conclure des conventions avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet de la cojouissance et la construction en commun de gares, stations, tronçons de voie et installations servant à l'exploitation;
  18. de conclure des conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés aux constructions à exécuter par la direction générale, ainsi que toutes les conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés à d'autres usages;
  19. de conclure les traités de construction et de livraison pour les travaux à exécuter par la direction générale, ainsi que les traités de livraison ayant pour objet le matériel de la voie, le combustible et le matériel roulant, ainsi que tous les traités de livraison qui n'ont pas été réservés par la direction générale à la direction d'arrondissement;
  20. de surveiller la gestion des directions d'arrondissement et de leur donner des instructions destinées à assurer l'unité et l'harmonie administratives;
  21. de statuer sur les ratifications prévues à l'article 38.
9. d'élaborer les règlements, instructions et prescriptions nécessaires pour les diverses branches de service;
12. de statuer sur les réclamations importantes visant...
- ... d'autres usages, sous réserve de l'article 22, chiffre 13;
- ... matériel de la voie, les achats importants de combustible et de graisses, le matériel roulant neuf, ainsi que tous les traités de livraison qui n'ont pas été réservés par la direction générale aux directions d'arrondissement, cela sous réserve de l'art. 22, chiffre 12.
- ... à l'article 39.

Art. 29. La direction générale présentera chaque trimestre au conseil d'administration un état sommaire des recettes de l'exploitation.

Art. 30. La direction générale délibère lorsque la majorité absolue de ses membres est réunie.

Art. 31 = art. 29.

Art. 32 = art. 30.

En cas d'égalité des voix, c'est la proposition pour laquelle le président aura voté qui prévaut; s'il s'agit de nominations, c'est, en cas d'égalité des voix, le sort qui décidera.

Art. 31. Les affaires sont réparties par départements entre les membres de la direction.

L'organisation des départements et la répartition des différents services sont déterminées par le règlement d'exécution à édicter par le Conseil fédéral. Ce règlement déterminera aussi les affaires qui pourront être liquidées directement par les départements.

### C. Directions d'arrondissement.

Art. 32. Chaque direction d'arrondissement se compose de trois membres nommés par le Conseil fédéral sur la proposition de la direction générale, mais sans que ces propositions lient le Conseil fédéral.

La durée de leurs fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des chambres fédérales.

Art. 33. La direction de l'arrondissement Ouest a son siège à Lausanne, celle de l'arrondissement du Centre à Lucerne, celle de l'arrondissement Est à Zurich.

Les membres de la direction doivent être domiciliés au siège de la direction d'arrondissement.

Art. 34. Le Conseil fédéral nomme pour une période de trois années, parmi les membres de chacune des directions d'arrondissement, un président et un vice-président.

Art. 35. Les directions d'arrondissement ont pour attributions :

1. de représenter l'administration des chemins de fer dans les affaires administratives et judiciaires qui sont de la compétence des directions d'arrondissement ;
2. de veiller à l'entretien du chemin de fer et des accessoires, y compris les bâtiments et les lignes télégraphiques ;
3. d'exécuter les travaux de parachèvement et les autres modifications dans les constructions sur le réseau en exploitation, sous réserve des décisions contraires prises dans chaque cas particulier par la direction générale ; de conclure les traités relatifs à ces constructions et ayant pour objet des acquisitions de terrains, des constructions ou des livraisons, cela sous réserve de l'article 38, chiffre 4 ;
4. de surveiller la voie et la police du chemin de fer ;
5. de prendre les mesures nécessaires en vue de protéger l'administration du chemin de fer contre toute empiétement sur ses droits de propriété et tout trouble apporté à sa possession ;
6. le service de la traction ;
7. le service des trains ;
8. le service d'expédition, y compris les entrepôts ;
9. l'exploitation des ateliers ;
10. de gérer les magasins principaux et l'économat (sous réserve de l'article 28, chiffre 19) ;
11. d'organiser les services de camionnage et de conclure les conventions y relatives avec les entrepreneurs ;
12. de statuer sur les réclamations pour fausse application des tarifs ou erreurs de parcours, la perte ou avarie

Art. 33 = art. 31.

Art. 34 = art. 32.  
... par le conseil d'administration, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral (art. 13, lettre b, chiffre 3), sur la proposition de la direction générale, mais sans que ces propositions lient le conseil d'administration.

Supprimer le premier alinéa de l'art. 33.

Art. 35. Le conseil d'administration nommé pour ...

Art. 36 = art. 35.

... article 39, chiffre 4 ;

... article 30, chiffre 19) ;

de marchandises, ainsi que sur celles visant des retards dans le service des voyageurs et des marchandises, pour autant que ces réclamations sont de leur compétence (article 28, chiffre 12);

13. de statuer sur les réclamations dans les cas de responsabilité civile ensuite de mort d'homme ou de lésions corporelles;
14. de louer les immeubles disponibles, ainsi que des buffets des gares;
15. de vendre les immeubles disponibles.

Art. 36. Les directions d'arrondissement siègent trois fois par an au moins avec la direction générale et sous la présidence de son président, aux fins de se communiquer réciproquement les expériences faites dans l'exploitation et de préparer les perfectionnements reconnus utiles.

Elles ont le droit de faire des propositions écrites à la direction générale.

Avant d'édicter des prescriptions de portée générale ou permanente sur les attributions des directions d'arrondissement, la direction générale leur fournira l'occasion de donner leur avis.

Les directions d'arrondissement prennent part aux séances du conseil des chemins de fer et du conseil d'administration par l'organe de leur président qui a voix consultative (articles 15 et 23).

Art. 37. Les directions d'arrondissement nomment tout le personnel qui leur est subordonné, à l'exception des chefs de service, et fixent les traitements et salaires dans les limites de la loi sur les traitements et du budget.

Art. 38. Sont soumis à la ratification de la direction générale :

1. les arrangements intervenus au sujet des réclamations prévues à l'article 35, chiffres 12 et 13, lorsque l'indemnité accordée ne dépasse pas 20,000 francs en capital;
2. les conventions relatives à l'organisation d'un service de camionnage (article 35, chiffre 11);
3. les contrats de vente d'immeubles (article 35, chiffre 15), sous réserve de l'article 22, chiffre 12.
4. les contrats concernant l'exécution de travaux de construction ou la livraison de matériaux, lorsque ces contrats portent sur une somme supérieure à 50,000 francs.

Art. 39. Les prescriptions des art. 30 et 31 sont applicables par analogie aux directions d'arrondissement.

## 5.

### Dispositions générales.

Art. 40. Les citoyens suisses ayant leur domicile fixe en Suisse peuvent seuls être admis au service des chemins de fer.

Cette disposition ne s'applique pas aux employés qui sont au service de tronçons de lignes situés à l'étranger et exploités par la Confédération.

Art. 41. La durée des fonctions des fonctionnaires et des employés à poste fixe est de trois années; elle coïncide avec celle des autres fonctionnaires fédéraux. Sont réservées les dispositions sur la durée des fonctions des

... (article 30, chiffre 12);

Art. 37 = art. 36.

... (articles 17 et 26).

Art. 38 = art. 37.  
... des chefs de service (art. 30, chiffre 2),  
et ...

Art. 39 = art. 38.

... à l'article 36 ...

... (article 36 ...

... (article 36 ...

Art. 40. Les articles 32 et 33 sont ...

Art. 41. Les citoyens suisses ayant leur domicile fixe en Suisse peuvent seuls, dans la règle, ...

Art. 42 = art. 41.

membres de la direction générale et des directions d'arrondissement (articles 26 et 32).

Art. 42. Une loi fédérale fixera les traitements des directeurs, fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux.

Art. 43. Les membres du conseil d'administration, de la direction générale et des directions d'arrondissement peuvent être révoqués par décision motivée de l'autorité qui les a nommés.

Art. 44. Le règlement d'exécution édictera les dispositions relatives :

1. à la comptabilité;
2. aux compétences disciplinaires
3. à l'octroi du libre parcours.

Art. 45. Une caisse de pensions et de secours sera créée pour les fonctionnaires et employés à poste fixe. Elle sera alimentée moitié par les membres de la caisse, moitié par la caisse d'exploitation des chemins de fer.

Le Conseil fédéral édicte les statuts.

Les caisses de pensions et de secours existantes, dont la gestion passera à l'administration des chemins de fer fédéraux lors de l'acquisition des chemins de fer, peuvent, si le Conseil fédéral le juge à propos, continuer à exister sur l'ancienne base et entre leurs membres. Les membres de ces caisses ne peuvent en même temps faire partie de la caisse générale de pensions et de secours.

Art. 46. Le Conseil fédéral édictera les prescriptions nécessaires pour la création de caisses d'assurance contre la maladie.

## 6.

### Dispositions transitoires et finales.

Art. 47. Les arrondissements de chemins de fer seront créés au fur et à mesure que se développera le réseau des chemins de fer fédéraux. Si l'exploitation fédérale devait commencer avec un réseau restreint, on pourra, aussi longtemps que durera cette situation, renoncer à former des arrondissements et confier l'ensemble de la gestion à la direction générale.

Le Conseil fédéral édicte ces mesures organiques.

Art. 48. Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque à laquelle elle entrera en vigueur.

... (art. 28 et 34).

Art. 43 = art. 42.

Art. 44. Les membres de la direction générale et des directions d'arrondissement, ainsi que tous les autres fonctionnaires et employés peuvent . . . .

Art. 45 = art. 44.

Art. 46 = art. 45.

Le conseil d'administration édicte les statuts, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 47 = art. 46.

Art. 48 = art. 47.

Art. 49 = art. 48.



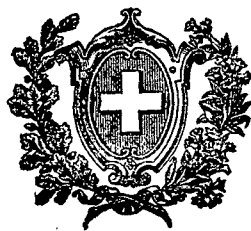


## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1897 - 15:00
Date	
Data	
Seite	220-220
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 797

Amtliches  
stenographisches Bulletin



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 15 Juni 1897, nachmittags 3 Uhr. — Séance du 15 juin 1897, à 3 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

(Siehe die Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1897 Bundesblatt 1897 II. 230. Für die Vorlage des Bundesrates und die Abänderungsanträge der Kommission wird auf die Beilage verwiesen. — Voir le message du Conseil fédéral du 25 mars 1897 f. féd. 1897, I. 635. Pour le projet du Conseil fédéral et les propositions de la commission voir l'annexe.)

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

von Arx, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Unterm 23. März abhin hat das Bureau des Ständerates eine Kommission ernannt, behufs Begutachtung eines Vorschlages des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen. Diese Kommission hat in zahlreichen Sitzungen die ihr zugewiesene Vorlage geprüft, empfiehlt Ihnen mit Mehrheit Eintreten auf dieselbe und hat mich mit der Vertretung des Standpunktes der Freunde des Projekts beauftragt.

Ich halte es fast für überflüssig, Sie zu versichern, dass sich die Kommission von Anfang an wohl bewusst war, eine schwere, verantwortungsvolle und wenig dankbare Aufgabe übernommen zu haben. Ich sage schwer und verantwortungsvoll, weil der Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen eine politisch-wirtschaftliche Aktion darstellt, wie eine solche von auch nur annähernder Bedeutung noch nie an die Eidgenossenschaft herangetreten ist und von deren richtigen Lösung unter Umständen ein guter Teil der künftigen Wohlfahrt unseres Landes abhängen wird; ich sage aber auch wenig dankbar, indem eine solche weittragende Aenderung nicht durchgeführt werden kann, ohne dass ein Teil unserer Mitbürger in seinen bisherigen Anschauungen sich verletzt fühlt, dass Befürchtungen aller Art wachgerufen und beträchtliche materielle Interessen in Mitleidenschaft gezogen werden.

Die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen ist so alt wie unsere Eisenbahngeschichte selbst.

In den eidgenössischen Behörden wurde der Eisenbahnen zuerst Erwähnung gethan bei Beratung der Bundesverfassung von 1848. Die Revisionskommission der konstituierenden Tagsatzung sagt in ihrem Bericht zum Verfassungsentwurf vom 26. April 1848 bei Art. 23, welcher von der Erstellung öffentlicher Werke handelt:

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

Und es war wahrhaftig nicht zu früh, dass die schweizerischen Behörden sich mit der Angelegenheit befassten. England war bereits in den 30er, Frankreich und Deutschland in den 40er Jahren vorangegangen und immer mehr brach die Erkenntnis sich Bahn, welche ungeheuren Umwälzungen im wirtschaftlichen Leben der Völker dieses neueste Verkehrsinstrument im Gefolge habe. Ein Zurückbleiben hinter den Nachbarstaaten wäre gleichbedeutend gewesen mit der Preisgabe der vitalsten Interessen unseres Landes. Das durfte der eben erst entstandene jugendfrische Bundesstaat nicht geschehen lassen und schon unterm 18. Dezember 1849 hat darum die Bundesversammlung den Beschluss gefasst, es sei der Bundesrat einzuladen, ihr folgende Vorlagen zu machen:

1. Den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetze;
2. Gutachten und Anträge über die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung desselben, sowie

Aufstellung von Konzessionsbestimmungen für den Fall der Erstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften;

3. den Entwurf zu einem Bundesgesetze betreffend die Expropriation für schweizerische Eisenbahnbauten.

Der letztere Auftrag wurde erledigt durch Erlass des Bundesgesetzes über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850, des Gesetzes, welches dermalen noch in Kraft besteht.

Zur Begutachtung der Eisenbahnfrage im Allgemeinen und zwar nach ihrer eisenbahntechnischen wie finanziellen Seite wurden bekannte Fachmänner zugezogen. Die von denselben abgegebenen Berichte sind in der bundesrätlichen Botschaft einlässlich besprochen und ich kann daher rasch darüber hinweg gehen. Dieselben sahen ein Bahnnetz vor, welches das schweizerische Hochplateau seiner ganzen Länge nach vom Boden- bis zum Lemensee durchqueren sollte, mit einer Anzahl mehr oder weniger wichtiger Zweiglinien. Sämtliche Gutachten empfahlen eine finanzielle Beteiligung des Bundes am Bau und Betrieb der Eisenbahnen, sei es in Form einer Zinsgarantie an Gesellschaften, welche unter der Kontrolle und der Mitwirkung des Bundes und der Kantone den Bau und Betrieb übernehmen, oder dass Bund und Kantone als gemeinschaftliche Unternehmer und mit Ausschluss des Privatkapitals dieselben aus- und durchgeführt hätten.

Der Bundesrat schloss sich in seiner Botschaft vom 7. April 1851 diesem letztern Vorschlag an. Wenn derselbe den Bau und Betrieb durch Privatgesellschaften auch entschieden ablehnte, so wagte er es doch nicht, dieselben dem Bunde allein zu übertragen. Man glaubte, die Uebernahme des finanziellen Risikos durch den Bund sei gefährlich, die Mitbeteiligung der Kantone an der Verwaltung und am finanziellen Erfolg und Misserfolg entspreche dem Charakter des Bundesstaates, sie sei ferner ein Damm gegenüber ungebührlichen Begehrlichkeiten, namentlich dem Verlangen nach neuen Linien u. s. w. u. s. w. Die Kommission des Nationalrates stimmte mit Mehrheit den Anträgen des Bundesrates zu. Gleichwohl entschied sich die Bundesversammlung für den Privatbau und lehnte jede Bundesbeteiligung kurzer Hand ab.

Unterm 28. Juli 1852 wurde dann ein Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft erlassen. Das Recht der Konzessionserteilung wurde den Kantonen eingeräumt, ohne dass allgemeine Regeln für den Inhalt der Konzessionen aufgestellt worden wären und es behielt sich der Bund die Genehmigung der Konzessionen vor. Dieses Gesetz, so ungenügend und mangelhaft es auch war, blieb über 20 Jahre lang in Kraft. Es ist das eine lange Spanne Zeit, wenn man bedenkt, wie frühzeitig schon das Bedürfnis nach Aufstellung einheitlicher Grundsätze auf den verschiedensten Gebieten unseres Eisenbahnwesens sich bemerkbar machte. Konflikte aller Art entstanden zwischen den Eisenbahngesellschaften unter sich, den Gesellschaften und den Kantonen, sowie den Gesellschaften und den öffentlichen Verkehrsinteressen. Sie betrafen den Bau neuer Linien, die Regulierung der Anschlussverhältnisse, dann die Aufstellung von Fahrplänen, die Einrichtung von Schnellzügen, Tarifrfragen und wie die mannigfachen Streitobjekte alle heissen mögen. Da die Netze

der Bahngesellschaften in der Regel das Gebiet mehrerer Kantone umfassten, die Interessen dieser letztern aber gar oft einander diametral entgegenstanden und damit jede gemeinsame Aktion verhinderten, so nützten die Bahnunternehmungen diese Verhältnisse weidlich aus und ihr Einfluss und ihre Macht stiegen im gleichen Verhältnis, wie ihnen gegenüber diejenigen der Kantone sich minderten. Es war die längst hinter uns liegende Zeit der sog. Eisenbahnbarone, welche einen Staat im Staate zu bilden begannen.

Ein solcher Zustand war auf die Länge mit unsern demokratischen Einrichtungen nicht verträglich und immer allgemeiner ergieng der Ruf durchs Land nach Unterstellung der Eisenbahnen unter das öffentliche und bürgerliche Recht, gleich andern industriellen und gewerblichen Unternehmungen, und Uebertragung aller wichtigen Bau- und Betriebsfragen an den Bund. So entstand in der Folge das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft, das heute noch Geltung hat.

Mit diesem Gesetze gieng nun die Konzessionserteilung auf den Bund über. Es wurden ausführliche Bestimmungen über den Inhalt der Konzessionen und die Rechtsstellung der Konzessionäre aufgestellt, die Ausschluss- und Vorzugsrechte wurden verboten, die Genehmigung der Gesellschaftsstatuten dem Bunde vorbehalten. Es wurden einheitliche Bauvorschriften vorgesehen, die Beziehungen der Bahnen zur Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung geordnet, ferner Bestimmungen aufgestellt betreffend Sicherung und Einheit des Betriebes, die Anschluss- und Einmündungsverhältnisse von Bahn zu Bahn u. s. w. Dem Bunde wurde auch die Kontrolle über das Tarifwesen übertragen.

Auf Grundlage dieser Bestimmungen wurden dann im Laufe der Jahre eine ganze Reihe von Bundesgesetzen das Eisenbahnwesen betreffend erlassen, deren Aufzählung auf Seite 15 der bundesrätlichen Botschaft zu finden ist.

Wenn nun auch die Mehrzahl dieser Gesetze nur unter schweren Anfechtungen von Seite der Bahngesellschaften und nur nach heftigen Kämpfen in den eidgenössischen Räten und zum Teil auch im Volke selbst zu Stande gekommen sind, so hat sich doch unter deren Herrschaft das schweizerische Eisenbahnnetz in einer Weise entfaltet, welche einen Vergleich mit den uns umgebenden Staaten nicht zu scheuen braucht. Die Botschaft des Bundesrates entrollt uns ein anschauliches und erschöpfendes Bild der allmählichen baulichen Entwicklung unserer Eisenbahnen und ich darf mir wohl unter Hinweis auf die bezüglichen Ausführungen erlauben, rasch über dieses Kapitel hinweg zu gehen. Ich werde also nur mit wenigen groben Zügen auf die Geschichte der Eisenbahnbestrebungen in unserm Lande eintreten. Nachdem der Bund den Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privatinitiative überlassen hatte, sehen wir, wie in der Westschweiz, um mit dieser zu beginnen, gegen die Mitte und das Ende der 50er Jahre, und zwar unter dem Patronate der verschiedenen Kantone, gleichzeitig mehrere Unternehmungen entstehen. Es waren das: die Ouest suisse, die Oronbahn mit Genf-Versoir, die Franco Suisse, der Jura industriel und die Ligne d'Italie.

Die Linien aller dieser Gesellschaften konnten wegen der abnormen Bauschwierigkeiten und dem daraus entstehenden Mangel an genügenden Mitteln nur mühsam und, was namentlich die Bahnhofanlagen anbelangt, nur notdürftig fertig gestellt werden; das Rollmaterial fehlte fast gänzlich. Der Betrieb einzelner Strecken wurde anfänglich von der P.-L.-M., später für die drei erstgenannten Gesellschaften von der Unternehmerfirma Laurent und Bergeron gepachtet. Von einer Dividende an die Aktionäre war unter diesen Umständen keine Rede, glücklich diejenigen, welche das Obligationenkapital zu verzinsen vermochten und damit dem finanziellen Ruin entgingen. Leidliche Zustände traten erst ein, nachdem im Jahre 1872 die einzelnen Unternehmungen mit Ausnahme des Jura industriell unter der Firma «Suisse Occidentale», später «Suisse occidentale et Simplon» fusionierten. Der fusionierten Gesellschaft ist in der Hauptsache der ergänzende Ausbau des dormalen bestehenden westschweizerischen Eisenbahnnetzes zu verdanken. Der Jura industriell schloss sich, nach mannigfachem Missgeschick, den Bernischen Jurabahnen an und wurde in der Folge vom Kanton Neuenburg zurückgekauft.

Verhältnismässig leicht realisierten sich die ersten Eisenbahnbestrebungen in der Nord-West-, der Central- und Nord-Ostschweiz durch die beiden Gesellschaften Central- und Nordostbahn. Mit Ausnahme des Hauensteintunnels mit aussergewöhnlich schwierigen Bauten verschont, die verkehrsreichsten und bevölkerterten Gegenden unseres Landes durchziehend, ergaben die Linien dieser Unternehmungen von Anfang an recht befriedigende Betriebsresultate. Beide Gesellschaften nahmen von Jahr zu Jahr an Macht und Ansehen zu und schienen einer um so gesicherteren Zukunft entgegenzugehen, als inzwischen, dank namentlich den Anstrengungen eines Dr. Alfred Escher und Bundesrat Welti, der Bau der Gotthardbahn beschlossen und nach vielen Wandlungen auch wirklich durchgeführt wurde.

Damit eröffneten sich aber den bisher schlummernden Gelüsten nach neuen Linien die verlockendsten Aussichten. An allen Ecken und Enden tauchten entweder Konkurrenzprojekte zu der alten Linie oder Zufahrtsprojekte zum Gotthard auf. Während bis dahin Centralbahn und Nordostbahn allen Ergänzungs- und Erweiterungsprojekten der alten Netze taube Ohren entgegen hielten, verloren sie plötzlich den Kopf und übernahmen, um allen diesen Bestrebungen zuvorzukommen oder dieselben unschädlich zu machen, Verpflichtungen zum Bau neuer Linien, deren Lasten sie aber keineswegs gewachsen waren. Es kam denn auch nur ein Teil der beschlossenen Bauten zur Ausführung. Wo es angieng, wie bei einer Anzahl Projekte der S. C. B., da wurden dieselben mitten im Bau fallen gelassen oder, wie bei der N. O. B., unter Zuhilfenahme der guten Dienste des Bundes die Ausführung auf spätere, bessere Zeiten verschoben. In diese Periode fällt auch der Bau und der so bald darauf folgende Zusammenbruch der Nationalbahn. Einem ähnlichen Schicksale verzweifelt nahe, entgingen doch S. C. B. und N. O. B. diesem äussersten Missgeschick und traten im Laufe der Jahre nach und nach wieder in normale und geordnete Zustände ein.

Mit starker Hand griff gegen Ende der 60er und anfangs der 70er Jahre auch der Kanton Bern in die Eisenbahnverhältnisse der Central- und Nord-

westschweiz ein. Auf den Trümmern der Ostwestbahn baute er zunächst die bernischen Staatsbahnen auf; es war aber gleich anfangs anzunehmen, dass er bei diesem bescheidenen Versuche nicht stehen bleiben werde. Immer mehr drang bei den bernischen Staatsmännern die Einsicht durch, dass es für den Kanton Bern eine Lebensfrage sei, den Jura mit eisernen unauflöslichen Banden an den alten Kantonsteil zu schmieden. Mit weitem Blick und patriotischem Opfermut gieng man ans Werk und so entstand aus den bernischen Staatsbahnen die Gesellschaft der Bernischen Jurabahnen, deren Finanzresultate nach wenigen Jahren unerwartet befriedigend ausgefallen sind.

Im Osten der Schweiz gieng aus der St. Gallisch-Appenzellischen und der Glattthalbahn die Vereinigte Schweizerbahn hervor. Es ist von derselben gleich einer bescheidenen, ehrbaren Tochter eigentlich nicht viel zu sagen, es sei denn, dass sie gleich den Schwestern im Westen des Landes jahrelang ebenfalls ein dividendenloses Schmerzenskind gewesen ist. Unter der sorgsamten Pflege gewissenhafter Eltern erstarkte es aber zusehends und nachdem es einmal das Kindesalter hinter sich hatte, kam es ganz ordentlich fürbass.

An die genannten sechs Hauptbahnen, die S. O. S. und J. B. — nebenbei bemerkt, im Jahre 1889 zur J. S. vereinigt —, dann ferner die S. C. B., N. O. B., V. S. B. und G. B., schlossen sich im Laufe der Jahre zahlreiche kleinere Linien von mehr regionaler und lokaler Bedeutung an, sodass dormalen die Baulänge aller schweizerischen Bahnen mit Lokomotivbetrieb über 3400 Kilometer beträgt, für welche ein Baukapital von etwas über 1200 Millionen aufgewendet worden ist. Natürlich kann es nicht in den Rahmen meines zusammengedrängten Referates passen, Ihnen alle diese kleineren Unternehmungen vorzuführen, und ebensowenig, Sie mit Aufzählung der zahlreichen Specialbahnen (Drahtseilbahnen und Tramways) zu belästigen.

Aus der Ihnen vorgeführten Geschichte der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens geht im allgemeinen hervor, dass anfänglich der Einführung dieses bahnbrechenden Verkehrsmittels ganz bedeutende Schwierigkeiten entgegenstuden und dass es sehr viel Mut und Hingabe von seite der Initianten und bedeutender materieller Opfer von seite der betreffenden Landesgegenden bedurfte, um unserm Lande die Wohlthaten dieser modernen Strassen zu sichern. Es muss das ohne anderes anerkannt werden und Ihr Referent ist keiner von denjenigen, die da glauben, es sei ein Landesunglück gewesen, dass man sich nicht gleich anfangs zum Staatsbahnbau und -Betrieb hat entschliessen können. Wenn auch zugegeben werden muss, dass in letzterem Falle wahrscheinlich manch ein Projekt unausgeführt geblieben wäre, so sind doch die in der Botschaft angeführten Verlustziffern eine beredte Illustration zu der Lage, in welche der Bund hätte kommen können.

Es sind bei den verschiedenen Unternehmungen nicht weniger als Fr. 94,951,532 verloren gegangen, denen noch Kursverluste bei den 6 Hauptbahnen mit rund 110 Millionen und der Verlust auf der Reduktion des Aktienkapitals der alten Suisse occidentale mit 54 Millionen zuzurechnen sind. Zu diesen Summen kommen nun aber noch die Zinsverluste, welche namentlich auf den Aktien der

westschweizerischen Unternehmungen und der Vereinigten Schweizerbahnen gemacht worden sind.

Angesichts solcher Zahlen ist kaum daran zu zweifeln, dass der vom Bunde eingenommene Standpunkt der richtige war. Der Bund war, als die ersten Eisenbahnbestrebungen ihrer Verwirklichung entgegen giengen, politisch viel zu gelockert und mit seinen 6—8 Millionen Zolleinnahmen finanziell viel zu schwach, um das Risiko für ein so gewaltiges, in seinen Konsequenzen anfangs unabsehbares Unternehmen auf sich zu nehmen. Die Verhältnisse waren derart, dass ein grosser materieller Misserfolg von den bedenklichsten Folgen, wenn nicht für die Existenz, so doch für die Entwicklung des eben erst aus mühsamen Verwickelungen hervorgegangenen Bundesstaates gewesen wäre.

Wir haben darum allen Grund, den Staatsmännern von damals heute noch dafür erkenntlich zu sein, dass sie unser Land vor einer grossen Gefahr bewahrt haben. Wir wären nur dann berechtigt, denselben einen Vorwurf zu machen, wenn sie dem Staate für immer die Möglichkeit benommen hätten, sich selbst in den Besitz der Bahnen zu stellen. Allein das ist nicht der Fall. Wenn auch mit wenigen Ausnahmen unterlassen wurde, dem Staate, wie es in Frankreich und anderwärts geschehen ist, das unentgeltliche Anheimfallsrecht vorzubehalten, so hat man demselben doch die Möglichkeit gewahrt, in bestimmten Intervallen die Bahnen zurückzukaufen und somit zu eigenen Händen zu nehmen. Der Staat ist in der vorteilhaften Lage, auf zum voraus bestimmte Termine zu prüfen und zu erwägen, ob die für einen eventuellen Rückkauf massgebenden verkehrs- und finanzpolitischen Konstellationen vorhanden sind oder nicht, und er kann seine Entschliessungen frei nach den Ergebnissen dieser Prüfung und damit auch nach den allein massgebenden Rücksichten auf die Wohlfahrt der Staatsgemeinschaft richten. Mit diesen Kautelen durfte man sich s. Z. beruhigen und im übrigen mit aller Gelassenheit dem weitem Verlauf der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens entgegen sehen.

Bessere Zeiten blieben denn auch für unsere Bahnunternehmungen nicht aus. Die wirtschaftliche Lage unseres Landes hat sich in den letzten 50 Jahren von Jahrzehnt zu Jahrzehnt zusehends gebessert. Schweizerischer Unternehmungsgeist, schweizerische Thatkraft und Beharrlichkeit haben in fast allen Teilen unseres Gebietes prächtige Industrien zu hoher Blüte und damit Arbeit, Verdienst und Wohlstand in das vordem arme Land gebracht. Die Schönheit unserer Berge und Thäler, der Liebreiz unserer Seen üben eine immer grössere Anziehungskraft nach aussen aus und tragen zur Vermehrung des Verkehrs nicht unwesentlich bei. Durch den Bau der Gotthard- und Aarbergbahn sind wir zudem ein Transitland par excellence geworden, berufen, einen grossen Teil des Verkehrs zwischen Italien und Deutschland einerseits, Oesterreich-Ungarn und Frankreich andererseits zu vermitteln. Was Wunder also, wenn unsere Eisenbahngesellschaften die Anfangsschwierigkeiten längst hinter sich haben und dermalen einer verhältnismässig gesicherten Zukunft entgegen gehen.

Aber auch der Bund steht heute anders da als zu Anfang der 50er Jahre. Aus dem frühern losen Bunde ist unter der Herrschaft der Bundesverfassungen von 1848 und 1874 ein fester politischer

Bau geworden, an dessen Fundamenten zu rütteln sich heute niemand mehr untersteht. Fest und unerschütterlich wie sein politisches Gefüge ist aber auch das Vertrauen in seine finanzielle Solidität und Leistungsfähigkeit. Die eidgenössischen Staatsschuldscheine stehen an Beliebtheit denjenigen keines andern kontinentalen Staates nach und jedenfalls ist die Kreditfähigkeit des Bundes so bestellt, dass derselbe finanziell grossen und schwierigen Aufgaben gewachsen ist.

Mit diesen erfreulichen Erscheinungen geht Hand in Hand aber auch der Zug der Zeit dahin, dem Staate die Förderung der allgemeinen Wohlfahrt überall da zu überbürden, wo das Können des Einzelnen nicht ausreicht, um dieselbe zu möglicher Vollkommenheit auszubilden. Und gewiss auf keinem Gebiete des öffentlichen Lebens macht sich die Notwendigkeit des Eingreifens des Staates so gebieterisch geltend, wie auf demjenigen des Verkehrs. So hat denn der Bund die Post-, Telegraphen- und Telephonanstalten — und ich glaube zur allgemeinen Zufriedenheit — in seine Hand genommen und der Umstand, dass man demselben auch in den Eisenbahnkonzessionen das Recht des Rückkaufes wahrte, setzt doch voraus, dass, wenn man auch auf den Zeitpunkt der Einführung der Eisenbahnen auf die Verstaatlichung nicht eintreten wollte, man dieselbe doch als ein unausbleibliches Postulat der Zukunft betrachtete.

Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, dass die Zersplitterung unserer Eisenbahnen in so und so viele von einander unabhängige Gesellschaften wirtschaftlich nicht von Vorteil sein kann. Wir sehen denn auch, wie die Eisenbahngesellschaften der uns umgebenden Staaten Netze aufweisen, welche nicht nur den Linien aller schweizerischen Eisenbahnen an Ausdehnung gleichkommen, sondern dieselben noch weit übertreffen. Die Kosten der gegenseitigen Kontrolle und Abrechnung sind natürlich unverhältnismässig hohe; der Betrieb ist wegen der zu befahrenden kleinen Strecken und der Unmöglichkeit, Personal und Material geeignet zu verwenden, vielfach ein unrationeller und teurer; die gegenseitigen Konkurrenzverhältnisse schädigen die Einnahmen und zwar gar oft zu Gunsten auswärtiger Bahnen; die technische Einheit, namentlich des Rollmaterials und Signalwesens, ist undurchführbar. Bei Aufstellung der internationalen Tarife sind wir auf die Brosamen angewiesen, welche vom Tische der Grossen fallen, während ein einziges grosses schweizerisches Bahnunternehmen einen Faktor bedeutet, mit welchem unter allen Umständen gerechnet werden müsste. Im Verhältnis der fortschreitenden finanziellen Erstarkung der Bundesbahnen könnten aber auch die internen Personen- und Gütertarife, worüber in der Botschaft wertvolle Andeutungen gemacht sind, nach und nach reduziert und denjenigen des Auslandes angepasst werden, während umgekehrt die Privatgesellschaften sich immer auf die Ansätze der Konzessionen versteifen werden. Aber auch die Fahrpläne würden mehr nach allgemeinen weitsichtigen Gesichtspunkten, als nach den speziellen Interessen der einzelnen Gesellschaften festgestellt.

Es ist schon bis zum Ueberfluss darauf hingewiesen worden, dass auf Grund der Konzessionen der meisten der uns umgebenden Länder im 99. Jahre die Eisenbahnen unentgeltlich in den Besitz

der betreffenden Staaten übergehen werden, während der Bund, wenn er dazumal die Bahnen kaufen will, mit Zins und Amortisation des Kapitals belastet sein wird, was bei den konkurrierenden fremden Bahnen vollständig wegfällt. Dass darunter die Konkurrenzfähigkeit leiden muss, liegt klar auf der Hand.

Ich will nun die Frage ganz unerörtert lassen, ob Privatgesellschaften, deren Endzweck ja immer die Förderung ihrer Gesellschaftsinteressen ist und sein muss, sich zur Handhabung so eminent allgemein öffentlicher Funktionen, wie der Transport der Personen und Güter heute solche sind, sich besser eignen als der Staat, dessen Endziel doch unzweifelhaft die Mehrung der Wohlfahrt der Staatsgemeinschaft ist oder doch sein sollte.

Ganz gewiss ist jedenfalls, dass die Bahngesellschaften bei ihren Beschlüssen und Anordnungen sich in der Regel vom Gesichtspunkt eines möglichen Ueberganges ihrer Linien auf den Bund und der daraus abzuleitenden finanziellen Folgen bestimmen lassen und damit namentlich den Interessen eines rationellen Ausbaues ihrer Netze entgegenarbeiten. Man kann denselben dieses Gebahren keineswegs verargen; denn es entspricht den Verhältnissen; je näher der Rückkauf kommt und besonders während der zur Ausmittlung der Reinerträge massgebenden fatalen Jahre, desto mehr stehen die Gesellschaftsinteressen und die allgemeinen Landesinteressen einander diametral entgegen. Nun ist aber wohl zu beachten, dass, wenn auch dermalen die Verstaatlichung nicht genehm sein sollte, die Frage des Rückkaufes deswegen nicht aus der Welt geschafft wird, sondern nach den Vorbehalten der Konzessionen von jetzt an alle 15 Jahre wiederkehrt. Die Bahnen können nicht leben und nicht sterben; wir kommen aus den bestehenden Zwitterverhältnissen gar nicht mehr heraus und den Schaden wird die Allgemeinheit zu tragen haben. Diese Zustände sind unsomewhat zu bedauern, als unsere Bahnen dermalen vielfach in einem Uebergangsstadium sich befinden. Die bereits erwähnte Durchbohrung des Gotthard und des Arlbergs, die Vermehrung unserer Industrien, der Bevölkerungszuwachs in unsern Städten haben den Verkehr Dimensionen annehmen lassen, welche früher unbekannt waren, und ohne Zweifel ist diese Entwicklung keineswegs abgeschlossen. Diese Verkehrszunahme bedingt nun aber bedeutende Bauten und Anschaffungen: neue grosse Bahnhofumbauten, die mehr kosten als früher ganze Linien, zweite Geleiseanlagen, Vermehrung des Rollmaterials u. s. w. u. s. w. Sollen nun, frage ich, diese Leistungen der Initiative von Privatgesellschaften entspringen, welche etwas früher oder später doch zum Absterben verurteilt sind? Offenbar werden sie nur gezwungen zu derartigen Ausgaben sich verstehen können; notdürftig werden sie den künftigen Anforderungen des Verkehrs gerecht werden. Niemand wird es denselben verargen können, wenn sie Ausgaben vermeiden oder beschränken, welche in der Hauptsache einem andern zu gute kommen. Ganz anders wird sich der Bund als alleiniger und definitiver Besitzer derartigen Ausgaben gegenüberstellen. Er wird die notwendigen Erweiterungen und Verbesserungen nicht nach den engherzigen Gesichtspunkten der Privatgesellschaften, welche nur die speciellen Interessen der ihr Netz umfassenden Linien, mit

besonderer Berücksichtigung eventueller Rückkaufschancen ins Auge zu fassen haben, beurteilen, sondern nach den Anforderungen, welche an einen rationellen Betrieb und Ausbau des Gesamtnetzes zu stellen sind, und zwar unter weitgehender Berücksichtigung der künftigen Bedürfnisse.

Dass dabei übrigens namhafte Doppelausgaben vermieden würden, könnte mit zahlreichen Beispielen belegt werden.

Sie werden nun noch erwarten, dass ich mich über den Einfluss, welchen das ausländische Kapital in der Verwaltung unserer Bahnen ausübt, verbreiten werde, indem, wie aus der Botschaft ersichtlich ist, bei drei von den fünf in Frage kommenden Unternehmungen die Mehrzahl der eingeschriebenen Aktien in ausländischem Besitze sich befindet. Ohne Zweifel hat diese Thatsache für uns etwas Demütigendes und liesse sich im Interesse der Verstaatlichung weidlich ausbeuten. Gleichwohl stehe ich nicht an, hierorts festzustellen, dass nach meinen persönlichen Beobachtungen dieser Einfluss sich allerdings durch kräftige Wahrung der Interessen der Aktionäre bemerkbar macht, im übrigen aber doch — ich weise dabei namentlich auf die G. B. hin — bis jetzt nicht in lästiger Weise fühlbar gewesen ist und sich somit innert gemessener Schranken bewegt.

Weit unangenehmer ist die Machtstellung, welche einzelne Aktionäre — ich gebe zu: in Ausübung ihres guten Rechts — sich nach und nach angeeignet haben. Eine solche Fülle von selbstherrlicher Gewalt soll und darf in unserer Demokratie den einzelnen Personen nicht zustehen. Ist das gleichwohl der Fall, so reizen sie zum Widerspruch, sie wecken den Geist der Unbotmässigkeit und gefährden in nicht zu unterschätzender Weise die ruhige und normale Fortentwicklung unseres wirtschaftlichen und socialen Lebens.

Ich könnte Ihnen nun noch weiter anführen, wie andere Staaten, so z. B. Baden, Württemberg, Bayern, um mit meiner Aufzählung an unserer Grenze zu beginnen, dann Sachsen, Preussen, Oesterreich-Ungarn, Belgien u. s. w. u. s. w., mit ihren Staatsbahnen ausgezeichnete Erfahrungen gemacht haben. Ich gehe aber mit Absicht darüber hinweg, weil Vergleichen — wegen der meistens gar nicht zutreffenden Voraussetzungen — sehr oft hinken und wir gut daran thun, unsere Entschliessungen nach den Ergebnissen unserer eigenen Beobachtungen und Studien zu treffen.

Aus all dem Gesagten also geht hervor, dass die Vereinigung unserer Eisenbahnen in eine Hand, beziehungsweise deren Uebernahme durch den Bund, sofern dieselbe unter annehmbaren Bedingungen vollzogen werden kann, einen wirtschaftlichen Fortschritt allerersten Ranges bedeutet.

Diese Erkenntnis ist nun aber nicht erst von gestern auf heute über einen grossen Teil des Schweizervolkes und seiner Behörden gekommen, sondern die Frage der Verstaatlichung unserer Eisenbahnen beschäftigt seit Jahr und Tag die öffentliche Meinung und ist auch im Schosse der Bundesbehörden schon mehrmals zur Sprache gekommen.

Zu Anfang des Jahres 1883 hatte sich der Bund zum ersten Male schlüssig zu machen, ob er bis zum 1. Mai des gleichen Jahres vom Rechte des konzessionsgemässen Rückkaufes gegenüber einer grössern Zahl von Linien Gebrauch zu machen ge-

denke oder nicht. Der Entscheid fiel in negativem Sinne aus und zwar namentlich deshalb, weil der Kaufpreis dem wirklichen Wert und Ertrag nicht zu entsprechen schien. Die Anlagekosten der hauptsächlichsten Rückkaufsobjekte wurden auf 675 Millionen, die 25fachen Reinerträge aber nur auf 492 Millionen berechnet, sodass sich bei Zugrundelegung einer 4%<sup>igen</sup> Verzinsung eine Ueberzahlung von 183 Millionen ergeben hätte. Dabei waren allerdings circa 106 Millionen Kursverluste und Non-valeurs inbegriffen, um welche, wie sich nachträglich herausstellte, die Rückkaufsentschädigungen hätten reduziert werden müssen. Man stand aber damals noch im Bann der schweren Krisis, welche die Bahnen seit Mitte der 70er Jahre durchgemacht hatten, und unterschätzte jedenfalls auch die heilsame Wirkung, welche die Eröffnung der Gotthardbahn in der Folge auf die Betriebsergebnisse der andern Bahnen ausübte. Immerhin hatten die bei diesem Anlasse gemachten Untersuchungen und Beobachtungen den Erlass des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom Jahre 1883 zur Folge.

In den Jahren 1887/88 sodann wurden vom Bundesrate Unterhandlungen bezüglich Erwerb der N. O. B. gepflogen. Es kam zwischen den Parteien ein Vertrag zu stande, wonach das gesamte bewegliche und unbewegliche Vermögen der N. O. B. dem Bunde abgetreten werden sollte gegen Ueberlassung von 3½% eidgenössischen Obligationen im Betrage von Fr. 600 für eine Prioritätsaktie und Fr. 500 für eine Stammaktie, alles aber unter ausdrücklicher Wahrung der hoheitlichen Rechte des Bundes. Diese Reservation hatte ihre grosse Bedeutung insofern, als der Bund eine Verpflichtung zum Bau eines Teiles der noch nicht ausgeführten Moratoriumslinien nicht übernommen hatte und damit in einer wesentlich günstigeren Lage gewesen wäre als dormalen die N. O. B.-Gesellschaft. Allein gerade dieser Umstand rief einen Sturm der Entrüstung in den betreffenden Landesgegenden und verminderte die Chancen der Annahme des Uebereinkommens von seite der Bundesversammlung wie des Volkes, sodass der Bundesrat, in Ausnützung einer mit der Generalversammlung der Aktionäre der N. O. B. entstandenen kleinen Differenz, den vereinbarten Vertrag einfach fallen liess.

Ein erster praktischer Schritt auf dem Wege der Verstaatlichung erfolgte im Jahre 1890/91 durch den successiven Ankauf von 77,090 Stück Prioritätsaktien der J. S.-Bahn. Die Fusion der S. O. S. mit den bernischen J. B. ergab, abgesehen von dem in nahe Aussicht gestellten Durchstich des Simplon, wichtige Folgen für die schweizerische Eisenbahnpolitik. Die Kantone, welche die fusionierten Linien durchziehen, übten einen viel grössern Einfluss auf die neue Gesellschaft aus, als das im übrigen Teile der Schweiz der Fall war. Diese Erscheinung erklärt sich aus der Geschichte der Unternehmung, sowie dem Umstande, dass der Aktienbesitz der interessierten Kantone rund 77,000 Stück betraf. Diese mächtige Stellung der eisenbahnpolitisch verbündeten Kantone musste notgedrungen zu einer Schwächung des Bundes gegenüber der genannten Gesellschaft führen, wenn derselbe es unterlassen sollte, seinerseits sich eine vorteilhafte Stellung zu erstreiten. Gerne benutzte daher der Bundesrat ein Angebot des Kantons Bern um Abtretung von 30,000 Stück Prioritäts-

aktien der J. S. B. zum Kaufpreis von Fr. 600, zahlbar in 3% Rententiteln zum Uebernahmskurs von 90%! Mit Bundesbeschluss vom 27. Juni 1890 wurde dieser Ankauf ratifiziert und der Bundesrat ermächtigt, unter den gleichen Bedingungen noch weitere Ankäufe von Prioritätsaktien der J. S. B. zu machen. So erwarb der Bund, wie gesagt, nach und nach 77,090 Stück solcher Aktien, aus welchen der bekannte Eisenbahnfonds gegründet wurde.

Die allgemeine Zustimmung, welche diesem Ankauf zu teil wurde, durfte den Bundesrat wohl ermutigen, auf der betretenen Bahn weiter zu schreiten. Er nahm daher keinen Anstand, die Offerte eines Konsortiums deutscher und schweizerischer Banken um Ueberlassung von 50,000 Aktien der S. C. B. entgegenzunehmen. Der Preis per Aktie sollte in einem 3% Rententitel von Fr. 1000 nominell bestehen. Mit diesem weiteren Kaufe war beabsichtigt, die S. C. B. mit der J. S. zu verschmelzen und die allgemeine Verstaatlichung einzuleiten. Gleichzeitig wie mit dem Bankenkonsortium wurde aber auch mit der S. C. B. behufs Abtretung der ganzen Unternehmung auf der gleichen Basis, wie bereits erwähnt, unterhandelt und so konnten schliesslich der Bundesversammlung zwei Verträge vorgelegt werden. Der Nationalrat entschied sich für Ankauf von 50,000 Aktien, der Ständerat für Erwerb des ganzen Unternehmens, welchem Beschlüsse der Nationalrat nach nochmaliger Erwägung zustimmte. Die Geschichte der Volksabstimmung über den Ankauf der S. C. B. ist gewiss noch in Ihrer aller Erinnerung und darf ich ohne anderes darüber hinweg gehen. Mit erdrückendem Mehr wurde am 6. Dezember 1891 die Vorlage vom Volke verworfen. Den Gewalthaufen für Verwerfung lieferten die Westschweiz und die Arbeiterschaft. Zahlreichen Kundgebungen vor und nach der Volksabstimmung durfte indessen entnommen werden, dass, wenn auch die Gegner aller und jeder Verstaatlichung ein grosses Kontingent von Verwerfenden ins Feld führten, die Verwerfung der Vorlage doch mehr sachlichen Einreden und keineswegs einer grundsätzlichen verstaatlichungsfeindlichen Gegnerschaft zuschreiben sei. Den einen war der Kaufpreis zu teuer, wieder andere wollten vom partiellen Rückkauf nichts wissen, allgemein aber gab die Meinung sich kund, es sollte die Verstaatlichungsfrage auf einer breitem Basis und unter Berücksichtigung der inzwischen gemachten Erfahrungen baldigst wiederum aufgenommen werden. Dieser Stimmung wurde bereits in der Session der Bundesversammlung, welche der Abstimmung über den Ankauf der S. C. B. folgte, durch Stellung einer gleichlautenden Motion im National- und Ständerat durch die Herren Curti und Cornaz Ausdruck gegeben. Diese Motion hat folgenden Wortlaut: «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 gedenke, beförderlich Bericht und Antrag vorzulegen.»

Der Bundesrat beziehungsweise das Eisenbahndepartement säumte nicht, diesem Auftrage nachzukommen. Die Wege, welche begangen werden sollten, waren zum voraus vorgezeichnet.

Der freihändige Kauf hatte sich weder bei der Unterhandlungen wegen Ankauf der N. O. B., noch beim Centralbahnhandel bewährt. Jeder Versuch,



eine derartige Aktion einzuleiten, hat sofort eine Kurssteigerung der betreffenden Aktien im Gefolge, welche stets einer für den Bund annehmbaren Abmachung hinderlich sein wird. Beim freihändigen Kauf werden die Aktionäre immer darauf dringen, dass ihnen ihre Aktien mindestens zur Kapitalisierung der laufenden Rendite respektive der Dividende bezahlt werden. Beim dormaligen niedrigen Stande des Zinsfusses und bei der Unzulänglichkeit der bestehenden Bahnanlagen müsste also der Bund die Bahnen bedeutend überzahlen, worüber später noch zu sprechen sein wird.

Die Expropriation ist gleichfalls, wenigstens dormalen, nicht zu empfehlen. Wir müssen bei der Expropriation immer als selbstverständlich voraussetzen, dass dieselbe nur gegen volle Entschädigung vorgenommen werden darf und dass die materiellen Interessen, welche den Besitzern der Bahnen gewährleistet worden sind, in vollem Umfange respektiert werden müssen. Man wird also auch bei der Expropriation immer auf die Konzessionen und die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen abzustellen haben, wenn man sich nicht eines Rechtsbruches schuldig machen will. Nun hat es aber doch keinen Sinn, diesen Weg zu betreten, wenn uns die Konzessionen selbst die Möglichkeit verschaffen, innert kürzester Frist und auf ganz natürliche Weise zum gleichen Ziele zu gelangen.

Nach den Konzessionen unserer fünf Hauptbahnen können dieselben nämlich zum Rückkauf gekündigt werden: die S. C. B., die V. S. B. und die hauptsächlichsten Linien der N. O. B. am 1. Mai 1898, die J. S. am 30. April 1900, mit Uebergang auf den Bund per 1. Mai 1903. Die G. B. ist kündbar am 30. April 1904 und übergangbar per 1. Mai 1909. In Ausführung der Motion Curti-Cornaz und richtiger Würdigung der vorliegenden Verhältnisse fasste daher das Eisenbahndepartement die Untersuchung und das Studium des konzessionsgemässen Rückkaufes ins Auge. Als erstes Resultat dieser Untersuchungen wurde zunächst den eidgenössischen Räten über das Rechtsverhältnis zwischen Bund und Bahngesellschaften nach Ablauf der Konzessionen Bericht erstattet und es haben die Räte unterm 5./19. Dezember 1894 davon Kenntnis genommen. Das praktische Resultat dieser Untersuchung bestand zunächst in der Feststellung der Thatsache, dass der Bund nach Ablauf der Konzessionen die Bahnen nur gegen Entschädigung übernehmen könne, somit nirgends ein sogenanntes Heimfallsrecht sich vorbehalten habe, dass er sich also auf diesen Zeitpunkt nicht wesentlich besser stellen werde, als bei irgend einem andern durch die Konzessionen vorgesehenen Rückkaufstermine. Diese Thatsache macht es den Behörden umsomehr zur Pflicht, auch wenn keine direkte Aufforderung von Seite der Bundesversammlung vorhanden wäre, bei jedem der offenen Termine zu untersuchen, ob die notwendigen Konstellationen vorhanden seien, damit der Staat vom Rechte des Rückkaufes Gebrauch mache oder nicht.

Nachdem also die Rechtsverhältnisse zwischen Bund und Gesellschaften nach Ablauf der Konzessionen festgelegt waren, gieng nun das Departement über zum Studium des konzessionsgemässen Rückkaufes auf den nächsten Termin und insbesondere zur Ermittlung der Entschädigungssumme, welche der Bund im Rückkauffalle zu bezahlen hätte, und schon im Laufe des Jahres 1895 konnten die bezüglichen Vor-

arbeiten einer 15gliedrigen ausserparlamentarischen Expertenkommission zur Begutachtung unterbreitet werden. Diese Kommission hat durch ihre verschiedenen Unterabteilungen wertvolle Berichte über alle in Betracht kommenden Fragen abgegeben, welche dann bei der Ausarbeitung der vorliegenden Botschaft geeignete Verwendung fanden. Vor allem aus haben die Experten festgestellt, dass ohne Revision des Rechnungsgesetzes von 1883 eine auch nur einigermaßen zuverlässige Ausmittlung der Rückkaufentschädigungen nicht möglich sei.

So ist im Verlaufe der Untersuchung über den konzessionsgemässen Rückkauf der Entwurf zu dem Rechnungsgesetz von 1896 entstanden, ein Entwurf, welcher mit einigen Milderungen von den eidgenössischen Räten gebilligt und trotz heftigen Anfechtungen auch vom Volke angenommen worden ist.

Dieses Rechnungsgesetz spielt in dem Kampfe um die Verstaatlichung der Eisenbahnen eine grosse Rolle und hat hüten und drüben Veranlassung zu nicht immer zutreffenden Erörterungen gegeben, so dass ich fast gezwungen bin, mich bei demselben etwas aufzuhalten.

Es wird von den Gegnern der Vorlage immer und immer wieder und mit aller Keckheit behauptet, das Rechnungsgesetz sei der offenkundigen Absicht entsprungen, die an die Eisenbahngesellschaften zu zahlenden Rückkaufentschädigungen willkürlich herabzumindern. Als Mitglied der citierten Expertenkommission, wie als Mitglied dieses Rates, weise ich diese Anschuldigung ganz energisch von der Hand. Was mit dem Rechnungsgesetz beabsichtigt wurde, war, unter ausdrücklicher Wahrung wohlverborener materieller Rechte der Aktionäre, Klarheit und Wahrheit zwischen Bund und Gesellschaften zu schaffen und im übrigen die Bahnen zu einer soliden, sonst überall im Geschäftsleben anerkannten und für alle andern wirtschaftlichen Betriebe durch das Obligationenrecht geforderten Geschäftsgebarung zu veranlassen. Darum ist in dem viel angefochtenen Gesetze vorgesehen, dass 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 Rückkaufobjekte bilden, beizubringen sind. Unrecht geschieht den Bahnen damit in keiner Weise, wohl aber wird der Bund in den Stand gesetzt, von den in den Konzessionen niedergelegten Rechten Gebrauch zu machen und zu beurteilen, was er kaufen oder nicht kaufen soll. Das Gesetz bestimmt dann ferner, was alles — und zwar in Uebereinstimmung mit einer vernünftigen und billigen Auslegung der Konzessionen — auf Baurechnung und was auf Betriebsrechnung gebracht werden darf; es sieht ferner vor, dass für gewisse, ganz besonders der Abnutzung und damit dem Untergang unterworfenen Objekte entsprechende Rückstellungen in den Erneuerungsfonds gemacht werden müssen. Niemand hat bis jetzt gewagt zu behaupten, dass die dabei aufgestellten allgemeinen Grundsätze keinen billigen Anforderungen entsprechen. Der Bundesrat wird ferner ermächtigt, vorgängig dem Rückkauf sich mit den Bahnunternehmungen über die Grundsätze zu verständigen, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgelegt werden sollen, damit wenn inmermöglich vor der

definitiven Entscheidung das Schweizervolk die finanziellen Konsequenzen der Kündigung in ihrem ganzen Umfange ermessen könne. Bei allen Streitigkeiten, welche über die Auslegung dieser Gesetzesbestimmungen entstehen können, ist der Weiterzug an das Bundesgericht vorgesehen. Das ist der wesentlichste Inhalt des Gesetzes.

Bei dem Lärm, welcher neuerdings gegen das Rechnungsgesetz angeschlagen wurde, ist es gut, das Gedächtnis wieder etwas aufzufrischen und alle die erhobenen Beschuldigungen auf ihren wahren Wert zurückzuführen.

Bevor ich nun auf den wichtigsten Punkt der Vorlage, nämlich auf die Berechnungen der zu leistenden Rückkaufsentschädigungen eintrete, habe ich mich noch über den Umfang der beabsichtigten Verstaatlichung zu verbreiten. Aus den bisher gemachten Erfahrungen geht unzweideutig hervor, dass die partielle Verstaatlichung bei unserem Volke nicht genehm ist und an dem Widerstande der nicht berücksichtigten Landesgegenden scheitern musste. Eine beschränkte Aktion ist überhaupt nur denkbar als Einleitung zur allgemeinen Verstaatlichung, indem ohne diese ein guter Teil der Vorzüge, welche wir uns von der Nationalisierung versprochen, verloren gehen würde.

Der Bundesrat schlägt uns daher vor, vorläufig auf die Uebernahme der fünf Hauptbahnen J. S., S. C. B., N. O. B., V. S. B. und G. B. abzustellen. Dieselben durchziehen unser Land vom Bodan bis zum Lemensee, von der Nord- bis zur Südgrenze; sie vermitteln den grossen internationalen und beherrschen fast den ganzen einheimischen Verkehr, und sind somit von der grössten Bedeutung für die Zukunft des Landes.

Erfreulich wäre es allerdings gewesen, wenn auch die Linie Genf-La Plaine gleich von Anfang an in die Verstaatlichung einbezogen und damit die Genfer Bahnhoffrage gelöst worden wäre. Es sollen aber Unterhandlungen zwischen dem Kanton Genf und der P. L. M. anhängig sein und es wird diese Angelegenheit eine spezielle Behandlung erfordern.

Es ist in letzter Zeit auch vielfach die Frage aufgeworfen worden, ob die Verstaatlichung der G. B. wegen der besondern Verhältnisse zu den Subventionsstaaten überhaupt zulässig sei. Eine Untersuchung der betreffenden Konzessionen und Abmachungen hat ergeben, dass der Bund sich die Möglichkeit des Rückkaufes ausdrücklich gewahrt habe, dass auch durch den Staatsvertrag mit Italien und Deutschland vom 15. Oktober 1869 hieran nichts geändert worden ist; nur bleiben die durch denselben begründeten Rechte der Subventionen vorbehalten. Zu diesen Rechten gehört die Ausreichung der Hälfte des Ueberschusses der Reineinnahmen, welcher nach Verteilung einer 7 %igen Dividende an die Aktionäre noch verbleibt. Es müsste also für die G. B. einfach gesonderte Rechnung geführt oder die auf dem Unternehmen lastende Servitut abgelöst werden.

Selbstverständlich ist mit der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen nicht gesagt, dass der Bund nicht nach und nach auch andere kleinere Bahnen rückkaufen oder wenigstens deren Betrieb übernehmen könne; ebensowenig ist ausgeschlossen, dass derselbe sich an projektierten Nebenbahnen beteilige. Im Interesse der Sache aber wird sein, wenn wir vorläufig die Frage nicht zu sehr komplizieren und unsere Aktion auf das Notwendigste beschränken.

Ich gehe nun, meine Herren, über zu dem wichtigen Kapitel der Berechnung der zu bezahlenden Entschädigungen. Massgebend für dieselben sind in erster Linie die Konzessionen, sowie allfällige spezielle Abmachungen mit dem Bunde. Uebereinstimmend lauten dieselben dahin, dass auf die in Frage kommenden nächsten Rückkaufstermine als Rückkaufsentschädigung der 25fache Wert der durchschnittlichen Reinerträge derjenigen 10 Jahre zu vergüten ist, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, vorangehen, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche, nachgewiesene oder erstmalige Anlagekapital betragen darf. Daran ist aber die Bedingung geknüpft, dass die Bahn samt Zubehörenden, in welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, jeweilen in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten ist. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge geleistet werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Im Falle von Streitigkeiten über die Auslegung dieser Bestimmungen entscheidet das Bundesgericht.

Im weiteren habe ich meinen Ausführungen voranzuschicken, dass was die N. O. B. anbelangt, die Berechnungen auf der Voraussetzung basieren, dass die sämtlichen Linien dieser Gesellschaft ein einziges Rückkaufsobjekt bilden. In Wirklichkeit setzt sich also das Netz der N. O. B. aus 27 einzelnen Linien zusammen, für welche die Konzessionen zu verschiedenen Zeiten und unabhängig von einander erteilt worden sind. Während nun alle Gesellschaften sich behufs Zusammenlegung mit dem Bunde verständigt haben, erhebt die N. O. B. die Prätension, dass ihr die mehr als 4% rentierenden Linien auf Grund der kapitalisierten Reinerträge, die weniger als 4% rentierenden Linien aber zu den Anlagekosten zurückzukaufen seien. Das kann natürlich die N. O. B. auf Grund der Konzessionen verlangen, allein der Bund hat keine Verpflichtung, neben den guten auch die schlechten und allerschlechtesten Linien zu übernehmen; er wird, wenn er nicht übervorteilt werden will, wie jeder ernsthafte Geschäftsmann es auch thut, sich genau ansehen müssen, was er kaufen oder nicht kaufen soll. Gegen die ihm zugemutete Uebervorteilung kann er sich nur schützen, wenn ihm die Rechnungsergebnisse der einzelnen Rückkaufsobjekte bekannt sind, d. h. wenn über dieselben gesonderte Rechnung geführt wird, was seit 1888 immer verlangt wurde und was das neue Rechnungsgesetz nun auch vorschreibt. Sollten sich die Bahngesellschaften zu der geforderten Rechnungsstellung nicht bequemen können und sollten insbesondere die Ausweise für die Jahre 1888 bis 1895 bis zum 31. Dezember 1896 nicht eingeliefert werden, so ist der Bundesrat nach dem Rechnungsgesetz zur Zusammenlegung aller Linien in ein einziges Rückkaufsobjekt befugt. Die N. O. B. hat nun allerdings auf den vorgeschriebenen Zeitpunkt gesonderte Rechnungen eingereicht, dieselben sind aber so oberflächlich und ungenügend, dass auf die genannte Gesellschaft die Folgen von Art. 13 des Rechnungsgesetzes jedenfalls angewendet werden könnten. Es ist nun aber nur zu billigen, wenn der Bundesrat nicht zu scharf ins Zeug liegt und noch einmal versucht, sich mit der N. O. B. zu verständigen; er kann das um so

mehr thun, als er dabei nicht viel zu riskieren hat, indem nach der Meinung kompetenter Fachleute die Zusammenlegung nicht einmal im finanziellen Interesse des Bundes liegen soll, sondern derselbe unter Umständen besser fahren würde, wenn er der N. O. B. einen Teil ihrer Linien vorläufig überliesse. Nach meiner persönlichen Meinung sollte allerdings dieser Weg nur im äussersten Notfall betreten werden und wenn eine loyale Abmachung mit der genannten Gesellschaft nicht erreichbar ist. Immerhin darf betont werden, dass unter den gegebenen Umständen die Botschaft das Richtige traf, indem sie die Berechnungen für den Rückkauf unter der Voraussetzung aufbaute, als bildeten die Linien der N. O. B. ein einziges Rückkaufobjekt. Es wird übrigens bei der Detailberatung noch ausführlicher auf die Frage der Zusammenlegung zurückzukommen sein.

Um die Rückkaufsentschädigungen festzustellen, ist nun vor allem aus nötig, den Begriff der Rückkaufobjekte, sodann des Anlagekapitals und des Reinertrages zu ermitteln. Im allgemeinen geht aus den Rückkaufsbestimmungen hervor, dass der Bund im Falle des Rückkaufes die Bahnlinien samt dem Betriebsmaterial, den Gebäulichkeiten und den Materialvorräten erwirbt, mit Ausschluss also allfälliger Nebengeschäfte, dann der Wertschriften, Guthaben u. s. w., welche, wenn keine besondern Abmachungen getroffen wurden, von den betreffenden Gesellschaften zu liquidieren sind. Nur nebenbei sei bemerkt, dass an sog. Nebengeschäften nur noch die Dampfschiffunternehmungen der N. O. B. auf dem Boden- und Zürichsee vorhanden sind.

Was nun den Begriff des Anlagekapitals anbelangt, so soll, wie bereits gesagt, die Entschädigung wenigstens die nachgewiesenen Anlagekosten oder das ursprüngliche Anlagekapital betragen, bei der J. S. abzüglich der Erneuerungs- und Reservefonds. Allen Bahnen gemeinsam ist die Bedingung, dass die Linien und Anlagen in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten sind. Diese Bezeichnungen können nun offenbar nur den Sinn haben, dass allein die vom derzeitigen Konzessionsinhaber für Erstellung oder Erwerbung einer Bahn ausgelegten Kapitalbeträge zu vergüten sind, nicht aber etwa früher verloren gegangene Beträge und dass für mangelhaften Zustand der rückzukaufenden Objekte entsprechende Abzüge statthaft sind. Als Zeitpunkt, auf welchen das Anlagekapital definitiv festzusetzen ist, kann nur das Datum des Ueberganges angesehen werden.

Bezüglich des Reinertrages enthalten die Rückkaufsbestimmungen den Satz, dass von demselben die Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefonds einverleibt werden, bei der Berechnung in Abzug zu bringen sind. Auch hier darf vorausgesetzt werden, dass die Konzessionen dem Staate die Bahnen zu dem Preise sichern wollten, welcher aus der Kapitalisierung der Reineinnahmen aus dem reinen Eisenbahnbetrieb, d. h. aus der Besorgung des Transportgeschäftes — mit Ausschluss aller andern Operationen — sich ergibt.

In diesem Sinne sind nun unter Zugrundelegung der von den Gesellschaften selbst gelieferten Rechnungen und Bilanzen die Berechnungen des Anlagekapitals und die Reinerträge der uns interessierenden fünf Bahngesellschaften ausgedehnt

und die Bemessung der Rückkaufsentschädigungen aufgebaut worden. Natürlich konnte dabei nur zum Teil mit festen Faktoren gerechnet werden, indem die mutmasslichen Bauausgaben von 1896—1903, bzw. 1909 nur schätzungsweise zu ermitteln waren, ebenso die Reinerträge nach dem 31. Dezember 1895. Ich will und kann Sie nun selbstverständlich nicht in einem Zahlenmeer herumführen und Ihnen bei jeder einzelnen Gesellschaft nachweisen, wie man zu den betreffenden Entschädigungssummen gekommen ist; ich muss Sie diesbezüglich auf die Botschaft verweisen. Im allgemeinen darf gesagt werden, dass die Berechnungen mit möglichster Vorsicht vorgenommen worden sind und jedenfalls der Wahrheit so viel als möglich nahekommen. Es hat denn auch bis jetzt, trotz der Kritik, die an Ihnen geübt wurde, an denselben sehr wenig ausgesetzt werden können. Wenn die vorliegenden Rechnungen für die Gesellschaften eine unerwartet niedrige Entschädigung und damit im Zusammenhang ein so geringes Liquidationsergebnis für die Aktien ausweisen, so ist dieser Umstand weniger einer anfechtbaren Rechnungsweise zuzuschreiben, als weil man die Einwirkung gewisser Faktoren auf die auszahlenden Entschädigungen — der Sprechende bekennt sich ohne anderes auch dazu — bis jetzt ganz bedeutend unterschätzt hat. Diese Faktoren sind: 1. Die noch nicht getilgten, unter den Aktiven der Gesellschaften figurierenden Verluste oder zu amortisierenden Verwendungen; 2. die ungenügenden Reserven für materiellen Minderwert der Rückkaufobjekte; 3. die noch vorzunehmenden Ergänzungsanlagen.

An Emissionsverlusten auf den Aktien sind per 31. Dezember 1895 noch zu tilgen Fr. 7,315,228, an zu amortisierenden Verwendungen Fr. 67,505,842, zusammen Fr. 74,821,070, gleich 23 % des nominalen Aktienkapitals von Fr. 324,353,522.

Rechnet man dazu noch die idealen Defizite der Erneuerungsfonds, welche aus dem Rechnungsgesetz von 1896 abzuleiten sind, so ergibt sich sogar ein Totalverlust per 1903 bzw. 1909 von Fr. 102,167,397, wobei allerdings das Bundesgericht allfällige Differenzen, die zwischen den Anschauungen des Eisenbahndepartements und den Bahngesellschaften entstehen können, zu bereinigen hätte.

Dass diese unabgeschriebenen Verluste das Liquidationsergebnis der Bahnaktien wesentlich verschlechtern, braucht keiner weiteren Ausführungen.

Dagegen muss ich mich über die vielumstrittene Frage der Abzüge für materiellen Minderwert der Rückkaufobjekte, welche für alle fünf Hauptbahnen den stattlichen Betrag von Fr. 74,554,612 ausmachen, etwas einlässlicher verbreiten. Schon das Rechnungsgesetz vom Jahr 1883 schreibt den Bahnen vor, zur Unterhaltung des Bestehenden und dem Ersatz abgegangener Anlagen und Einrichtungen besondere Fonds anzulegen. Diese Bestimmung ist ein Gebot der elementarsten geschäftlichen Vorsicht, sie gewinnt aber noch an Bedeutung, wenn man bedenkt, dass nach den Rückkaufsbestimmungen der Mehrzahl der Bahnen vom Anlagekapital oder dem Reinertrag diejenigen Summen abzuziehen sind, welche auf Abschreibungsrechnungskonto getragen oder einem Reservefonds einverleibt worden sind. Merkwürdigerweise hat nun aber das Rechnungsgesetz von 1883 es unterlassen, in Bezug auf diese Rückstellungen bestimmte, für alle Bahnen gleich-

mässige Normen aufzustellen; die Folge davon war, dass bei den Einlagen in die genannten Fonds die reine Willkür herrschte. Das Rechnungsgesetz von 1896 hat nun insofern Wandel geschaffen, als die Dotierung der Erneuerungsfonds einheitlich geregelt wurde.

Zur Begründung dieser Neuerung wurde Ihnen bei Beratung des genannten Gesetzes auseinander gesetzt und es muss heute wiederholt werden, wie einzelne Bestandteile einer Bahn einer beständigen Abnutzung unterworfen sind, wie die Dauer anderer, infolge von Witterungseinflüssen etc. eine mehr oder weniger beschränkte ist. Unter die erste Kategorie müssen gezählt werden: 1. der gesamte Oberbau, also die Schienen, Schwellen, Kleinmaterialien, Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben etc.; 2. das gesamte Rollmaterial, 3. die Mobilien und Gerätschaften. Unter die zweite Kategorie werden rangiert: 1. der Unterbau, worunter namentlich einzelne Teile des Mauerwerkes, die Beschotterung, die Eisenkonstruktionen etc.; 2. alle Hochbauten; 3. alles, was unter das Kapitel Telegraph, Signale etc. fällt.

Es entsteht infolge dieser der Abnutzung oder der Zerstörung unterworfenen Bestandteile jährlich ein gewisser Minderwert und nach einer bestimmten Anzahl von Jahren muss der Gegenstand beseitigt und erneuert werden. Will nun eine Bahn nicht einen Teil ihres Vermögens in Form von Dividenden aufzehren, so muss sie alle Jahre einen der Abnutzung entsprechenden Betrag zurücklegen. Damit also eine Bahn in einem vollkommen befriedigenden Zustand sich befinde, darf ein Teil der Anlage nicht verzehrt und der Zustand nicht ein minderwertiger sein, oder es muss ein entsprechendes Deckungskapital zur Ausgleichung der Minderwerte vorhanden sein, welches von der Rückkaufsentschädigung abzuziehen ist.

Die Begründetheit dieser Anschauung tritt namentlich zu Tage, wenn man mit denjenigen Bahnen exemplifiziert, welche nach den Reinerträgen zurückgekauft werden müssen, denn würde nicht eine entsprechende Quote zur Deckung des Abgangs von den Betriebseinnahmen in Abzug gebracht, so wäre schliesslich nicht nur ein Minderwert vorhanden, sondern es müsste auch noch eine viel zu grosse Entschädigung bezahlt werden. Es würden gerade diejenigen Gesellschaften am besten fahren, welche ihre Linien am schlechtesten unterhalten haben.

Diese, gerade vom Standpunkt der vielgepriesenen Billigkeit aus betrachtet, unhaltbaren Zustände sind nun im neuen Rechnungsgesetz — und zwar unter weitgehendem Entgegenkommen gegenüber den Bahngesellschaften — geordnet worden. Ich sage unter weitgehender Berücksichtigung der Bahnen, indem entgegen den Gutachten der Experten, entgegen den Anträgen des Bundesrates, die Rückstellungen in die Erneuerungsfonds auf den Oberbau, das Rollmaterial und die Mobilien und Gerätschaften beschränkt wurden, also mit Ausschluss des Unterbaus (Brücken, Mauerwerk etc.) und des Hochbaues (Aufnahmsgebäude, Güterschuppen etc.).

Auf dieser reduzierten Grundlage und im engeren Anschluss an das Rechnungsgesetz wurden nun auch die Rechnungen für den Rückkauf aufgestellt. Natürlich musste das mittlere Alter jeder Bahn festgestellt und für die einzelnen Objekte eine mittlere Lebensdauer angenommen werden. In Bezug auf

letztere sah man ursprünglich voraus: für den Oberbau eine Lebensdauer von 25 Jahren; für das Rollmaterial eine solche von 33 $\frac{1}{2}$  Jahren und für die Mobilien und die Gerätschaften eine solche von 50 Jahren. Als man dann aber sah, dass der Liquidationswert der Aktien auch gar zu ungünstig wurde für die Aktionäre, hat man zu deren Gunsten noch 20 % zugegeben. Man sagte also: die Mobilien und Gerätschaften haben nicht eine Lebensdauer von 50, sondern von 60 Jahren. Welche Bedeutung den Abzügen für ungetilgte Verluste und nicht ersetzte Wertabgänge zukommt, erhellt aus dem Umstande, dass ohne diese der Liquidationswert einer Stammaktie der Jura-Simplonbahn pari wäre und zudem den 170,000 Stück Genussscheinen noch Fr. 3,706,830 zur Verfügung stehen würden. Der Liquidationswert einer Aktie der Nordostbahn wäre ohne diesen Minderwert Fr. 519, der Centralbahn Fr. 802, der Vereinigten Schweizerbahnen Fr. 547 und der Gotthardbahn Fr. 738.

Es muss hier noch erwähnt werden, dass alle technischen und juristischen Gutachten, welche dem Departement abgegeben worden sind, die grundsätzliche Zulässigkeit von Abzügen für materielle Minderwerte bejahen. Ueber die Richtigkeit der den Rechnungen zu Grunde gelegten Normen hat in letzter Instanz das Bundesgericht zu bestimmen.

Die Berechnungen der Botschaft gehen nun des weitern von der Voraussetzung aus, dass der vollkommen befriedigende Zustand der Bahnen samt Ausrüstung nicht so zu verstehen sei, als habe der Bund dieselben in derjenigen Beschaffenheit zu übernehmen, in welcher sie sich zur Zeit der Uebernahme zufällig befinden, sondern dass er von den Gesellschaften eventuell Ergänzung der Linien und Anlagen, samt Zubehörden, verlangen könne, welche nötig sind, um den Anforderungen des Verkehrs und der Betriebssicherheit zur Zeit des Ueberganges zu genügen. Unter diesen Ergänzungen sind namentlich zu verstehen: Bahnhof- und Stationsumbauten, zweite Geleiseanlagen, Vermehrung des Rollmaterials u. s. w. Die Mehrzahl dieser Ergänzungen sind von den Bahngesellschaften selbst zur Stunde bereits durchgeführt, andere sind in Angriff genommen oder es ist deren Ausführung in nahe Aussicht gestellt.

Die mutmasslichen Bauausgaben von 1896 bis zum Rückkauf sind mit Inbegriff der Kosten für Erstellung neuer Linien auf Fr. 144,739,261 berechnet und zwar entfallen: auf neue Linien Fr. 17,956,774, worunter namentlich Thalweil-Zug, Luzern-Immensee, Zug-Goldau, Eglisau-Schaffhausen und andere, auf Bahnhofumbauten Fr. 60,464,500, wovon in der Hauptsache entfallen: auf Lausanne 4 Millionen, auf Zürich-Altstetten und die Verlegung der Hauptwerkstätte 23,5 Millionen, auf Basel 17,6 Millionen, auf Olten 4 Millionen, auf Bern Güterbahnhof 3 Millionen, auf St. Gallen 3 Millionen u. s. w. Auf zweite Geleiseanlagen entfallen Fr. 19,269,748 und zwar auf Lausanne-Palézieux Fr. 1,500,000, Palézieux-Thörishaus und Bern Fr. 5,500,000, Zürich-Thalweil Fr. 500,000, Winterthur-Romanshorn Fr. 5,500,000, Flüelen-Erstfeld und Chiasso-Bellinzona Fr. 2,500,000, Immensee-Brunnen Fr. 2,300,000, kleinere Ergänzungsanlagen sind vorgesehen für Fr. 25,282,979, Ergänzungen des Rollmaterials für Fr. 19,090,023, Mobilien und Gerätschaften für Fr. 2,675,173. Diese letztern drei Posten beruhen auf den Erfahrungs-

zahlen, welche aus den Rechnungen der Eisenbahngesellschaften selbst hervorgehen.

Auf Grund des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen von 1872 ist der Bund so wie so berechtigt, die Vornahme notwendiger Ergänzungen zu verlangen. Art. 14 dieses Gesetzes sagt nämlich im 4. Alinea: «Sofern in der Folge die Sicherheit des Bahnbetriebes, erweiterte Verkehrsbedürfnisse oder die Interessen der Landesverteidigung die Anlage eines zweiten Geleises, die Eröffnung neuer Stationen oder Erweiterung bisheriger und andere derartige Verbesserungen notwendig machen, so wird der Bundesrat nach vorheriger Prüfung durch Sachverständige die Gesellschaft auffordern, das Nötige vorzukehren. Falls die Gesellschaft die gestellte Forderung nicht als begründet erachtet, so steht ihr das Recht der Beschwerde an die Bundesversammlung zu, welche letztere sodann nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse entscheidet.

Es folgen dann noch einige Vorbehalte in Bezug auf solche Bauten, welche im Interesse der Landesverteidigung vom Bundesrat als dringlich erklärt und zur sofortigen Vollziehung angeordnet werden. Dass nun die erweiterten Verkehrsbedürfnisse und damit zusammenhängend auch die Sicherung des Betriebes in nächster Zeit grosse Anforderungen an die Bahngesellschaften stellen werden, wird am allerwenigsten von diesen selbst bestritten und es sind denn auch bereits alle der in die Berechnungen eingezogenen Ergänzungsbauten von denselben selbst längst projektiert und zum grossen Teile in der Ausführung begriffen.

Es ist nun aber natürlich Niemandem eingefallen, gestützt auf die vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen über die Bahnen herzufallen und ihnen unmittelbar vor Thorschluss noch grosse Bauverpflichtungen von Gesetzeswegen aufzuzwingen. Ein solches Vorgehen wäre der Würde des Staates nicht entsprechend; zudem darf nicht übersehen werden, dass ein guter Teil der notwendigen Ergänzungen nicht nur den Erfordernissen der Gegenwart, sondern darüber hinaus in erheblichem Masse auch den Bedürfnissen des künftigen Verkehrs zu dienen haben. Man hat deshalb für den Aufbau der bezüglichen Berechnungen vorausgesetzt, dass für die Kosten der angeführten Bauten und Anschaffungen zwischen Bahngesellschaften und Bund ein billiger Verteiler zu machen sei. Zu dem Zwecke teilte man die Ergänzungen in zwei Kategorien, in solche, welche vor der Ankündigung des Rückkaufes voraussichtlich vorgenommen und in solche, welche von der Ankündigung des Rückkaufes bis zur Uebernahme der Bahnen ausgeführt werden sollen. Ergänzungen, welche in die erste Kategorie fallen, sind selbstverständlich von den Bahngesellschaften zu tragen. An die Kosten der zweiten Kategorie sollen Bahngesellschaften und Bund mit 50 % gleichmässig belastet werden. Auf diese Weise würden die Anteile der Gesellschaften auf Fr. 102,059,201, diejenigen des Bundes auf Fr. 42,680,000 berechnet.

Thatsächlich wird aber der Bund in weit höherem Masse belastet, indem z. B. die 55 Millionen Ergänzungen, welche der J. S. und N. O. B. zugedacht sind, vom Bunde ebenfalls getragen werden müssen, indem die Netze dieser Gesellschaften nach dem Anlagekapital zurückzukaufen und alle neuen Anwendungen demselben zu belasten sind. Anders steht es aber mit denjenigen Bahnen, welche auf Grund

der Reinerträge zurückzukaufen sind. Diese haben aus dem nicht vollkommen befriedigenden Zustande der Linien und Anlagen bereits durch Steigerung der für die Berechnungen der Rückkaufsentschädigungen massgebenden Reinerträge erheblichen Gewinn gemacht und es stellen sich diese Entschädigungen um so höher, je weniger die Gesellschaften für Verbesserung ihrer Linien und Anlagen ausgegeben haben.

Es kann nun hier die Frage aufgeworfen werden, ob der für die Berechnungen aufgestellte Verteiler von je 50 % billigen und gerechten Anforderungen entspreche. Ihr Referent hat die persönliche Meinung, dass hier ein Terrain sei, auf welchem den Bahnen gegenüber etwelches Entgegenkommen am Platze sei. Ich sage das namentlich mit Rücksicht auf die von der Ankündigung des Rückkaufes bis zur Uebernahme — also von 1898 bis 1903 — vorzunehmenden Bauten. Die Interessen des Verkehrs und die Betriebssicherheit erheischen, dass die Ausführung der notwendigen Ergänzungen ihren normalen Verlauf nehme und nicht durch langwierige Prozesse aufgehalten oder dann nur notdürftig vorgenommen werde. Je rascher also eventuell eine Verständigung mit den Bahnen nach dieser Richtung erreicht wird, desto besser werden wir uns dabei befinden.

Sollte auch über diese Frage eine Verständigung nicht zu erzielen sein, so wird das Bundesgericht uns die massgebenden Wege zu weisen haben.

Mit den Ihnen vorgetragenen Auseinandersetzungen glaube ich Ihnen begreiflich gemacht zu haben, warum die ausgerechneten Rückkaufsentschädigungen den Erwartungen der Aktionäre nicht entsprechen können. Es rächt sich an den Aktionären der Umstand, dass man den Bahngesellschaften von jeher Ausnahmen vom gemeinen Rechte gestattet und sich dann über deren wahre Lage hinweggetäuscht hat. So hat man den Bahnen Ausnahmen in erster Linie in Bezug auf die sogenannten Kursverluste gestattet, während nach dem Obligationenrechte eine andere Erwerbsgesellschaft, wenn sie ein Defizit hat, dieses Defizit amortisieren oder das Anlagekapital reduzieren muss, bevor sie wieder Dividenden verteilen darf. So hat man den Bahnen ausnahmsweise gestattet, ihre Verluste in die Aktiven der Bilanz einzustellen und dann während 30 oder 35 Jahren zu amortisieren. Nachdem nun diese Amortisationen nur zum kleinsten Teil gemacht worden sind, ist es selbstverständlich, dass, wenn die Bahngesellschaften zur Liquidation gelangen, diese Verluste am Aktienkapital abgeschrieben werden. Die gleiche Ausnahme haben wir in Bezug auf die Amortisation der vielbesprochenen Minderwerte gestattet. Während nach dem Obligationenrechte die gewerblichen Geschäfte, die Fabriken u. s. w., für ihre Wertabgänge entsprechende Beträge in die Passiven ihrer Bilanzen einstellen müssen, so hat man den Bahngesellschaften auch darin von jeher Ausnahmen gestattet. Ich gebe zu, dass diese Ausnahmestellung durch die ausserordentlich schwierigen Verhältnisse, in denen unsere Bahnen sich zeitweilig befanden, geboten war; um so weniger aber darf man sich verwundern, wenn bei der schliesslichen Liquidation der Gesellschaften bittere Enttäuschungen eintreten.

Unter Berücksichtigung der Ihnen erläuterten Grundsätze stellt sich der 25fache Reinertrag aller fünf Bahnen auf 31. Mai 1903 beziehungsweise 1909 auf Fr. 948,597,875, das Anlagekapital auf Fr.

989,798,203, während die eigentliche Rückkaufschädigung nach Abzug der materiellen Minderwerte sich auf Fr. 964,384,769 stellt.

Der Bundesrat begnügt sich nicht damit, Berechnungen über die Rückkaufschädigungen aufzustellen, sondern er führt uns in seiner Botschaft auch ein Bild vor, wie die Eingangsbilanz sowie das Budget der künftigen Bundesbahnen sich ungefähr gestalten werde, letzteres unter Annahme eines Kapitalzinsfusses von 3, 3 $\frac{1}{2}$  und 4 %.

Nach den Schätzungen der Botschaft stellt sich die Eingangsbilanz in Aktiven und Passiven auf je Fr. 1,215,085,153, wobei in den Passiven inbegriffen sind: Fr. 119,000,000 Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebskapital (Gotthardbahn), Fr. 74,554,554 Reserven für materiellen Minderwert der Rückkaufobjekte, was Ihnen die Differenz mit der ausgerechneten Rückkaufschädigung annähernd erklärt.

Auf das Betriebsbudget übergehend, ist zu bemerken, dass die bezüglichen Ansätze auf der Annahme unveränderten Fortbestandes der für das Jahr 1902 vorgesehenen Reinerträge der zu verstaatlichenden Bahnen beruht. So ist der in der Botschaft in Aussicht gestellten kleinen Tarifiermässigung keine Rechnung getragen; umgekehrt sind aber auch die zu erwartenden Ersparnisse gar nicht berücksichtigt. Unter diesen Voraussetzungen und unter Zugrundelegung einer normalen Verzinsung des Anlagekapitals von 3 $\frac{1}{2}$  % berechnet die Botschaft einen Ueberschuss des Reinertrages über die Zinsbeträge von Fr. 6,654,681.

Dieser Ueberschuss soll in erster Linie zu Amortisationszwecken verwendet werden. Bei einer sich gleich bleibenden Verzinsung des ursprünglichen Anlagekapitals von 3 $\frac{1}{2}$  % genügt der geringe Zuschuss von  $\frac{1}{2}$  %, um die bei der Verstaatlichung festgelegten Kapitalien innert 60 Jahren, also bis 1957, zu amortisieren. Ich finde es müssig, über die Notwendigkeit der Amortisation weitere Worte zu verlieren. Wenn wir gegenüber unsern Nachbarstaaten, welche gegen die Mitte des kommenden Jahrhunderts in den unentgeltlichen Besitz ihrer Bahnen gelangen werden, unsere Konkurrenzfähigkeit nicht preisgeben wollen, so sind wir gezwungen, mit der Eisenbahnschuldentilgung so bald als möglich zu beginnen. Es kann nur die Frage entstehen, ob dieselbe auf das ganze Anlagekapital auszudehnen oder das Betriebsmaterial (Rollmaterial, Mobilien und Gerätschaften) davon auszunehmen sei. Die Botschaft des Bundesrates stellt sich mit Recht auf den letzteren Standpunkt, indem künftige Generationen von ihren Vorgängerinnen nicht mehr verlangen können, als dass ihnen die Bahnen, gleich den Strassen, unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Für die Fahrzeuge, mit welchen dieselben befahren werden sollen, dürfen sie schon selbst aufkommen. Frankreich nimmt das Rollmaterial von der Amortisation ebenfalls aus, d. h. während die Linien und Anlagen nach Ablauf der Konzessionen unentgeltlich auf den Staat übergehen, muss das Rollmaterial den Aktionären vergütet werden. Um die zu amortisierende Summe festzustellen, werden daher vom bereinigten Anlagekapital der künftigen Bundesbahnen per Fr. 1,140,530,411 zunächst 70 % vom Wert des Betriebsmaterials mit Fr. 98,543,179, sodann das verfügbare Betriebskapital und die Materialvorräte mit Fr. 29,503,873 und selbstverständ-

lich die Subventionen mit Fr. 119,000,000 abgezogen; es bleibt sodann eine zu amortisierende Summe übrig von Fr. 893,483,489 und es erfordert die Tilgung dieses Betrages innert der angegebenen Frist einen jährlichen Zuschuss an die Zins- und Tilgungsquote von Fr. 4,546,599. Auch nach Vornahme dieser Amortisation erzeugen die Berechnungen der bundesrätlichen Botschaft für die künftigen Bundesbahnen immer noch einen jährlichen Ueberschuss von Fr. 2,108,082. Ich werde gegen den Schluss meiner Ausführungen auf dieses abschliessende Resultat der vorliegenden Berechnungen noch kurz zurückkommen.

Im übrigen erlaube ich mir, nun hier einzuschalten, dass das Eisenbahndepartement, nachdem es seine Berechnungen nach den Grundsätzen, welche von der bereits erwähnten 15gliedrigen Expertenkommission aufgestellt worden waren, aufgebaut hatte, seine Arbeit durch ein kleineres Expertenkollegium von fünf Mitgliedern, welchem auch der Sprechende angehörte, prüfen liess. Dem bezüglichen Berichte, welcher Ihnen gedruckt zugestellt worden ist, haben Sie entnehmen können, dass die Experten nach reiflicher Prüfung der Vorlage den grundsätzlichen Ausführungen derselben zustimmen. Wenn Sie auch zugeben, dass die aufgestellten Berechnungen keinen definitiven Charakter haben und in dieser oder jener Position noch Aenderungen eintreten können, so müssen Sie andererseits doch anerkennen, dass dieselben mit grosser Vorsicht konstruiert worden sind und jedenfalls das finanzielle Endergebnis der Verstaatlichung dem Bunde keine Enttäuschungen bringen wird.

Eine wesentlich andere Auffassung als die Botschaft haben die Experten nur in Bezug auf die Art und Weise, wie der Auskauf der Eisenbahngesellschaften vor sich gehen werde. Die Botschaft verbreitet sich über diese Materie nur ganz kurz unter dem Titel «Auszahlungsmodus»; und doch wird der Frage der Finanzierung der Bundesbahnen ohne Zweifel in den kommenden Kämpfen eine grosse Rolle vorbehalten sein und es muss daher dieselbe mit der grössten Sorgfalt behandelt werden.

Der Bericht des Bundesrates nimmt an, dass als eigentliche Rückkaufschädigung Fr. 964,384,769, als Beitrag des Bundes für Ergänzungsanlagen Franken 42,680,000 und als verfügbares Betriebskapital Fr. 14,465,772, total Fr. 1,921,530,541 aufzubringen sein werden. Es wird dann ferner vorausgesetzt, dass der Bund die consolidierten Anleihen im Gesamtbetrag von Fr. 677,756,200 einfach übernimmt und deren Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug bringt und zwar zu demjenigen Kurs, welcher sich unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem Zinsfuss, der für Bundesanleihen massgebend ist, und demjenigen der zu übernehmenden Bahnanleihen sich ergibt. Für den Rest der Rückkaufssumme im Betrage von circa 344 Millionen Franken ist Barzahlung, welche durch ein Bundesanleihen zu sichern wäre, oder die Ausgabe von Rententiteln vorgesehen.

Als Mitverfasser des angeführten Expertenberichtes decken sich die darin enthaltenen diesbezüglichen Ausführungen mit meinen eigenen Anschauungen. Ich glaube daher nicht, dass die Finanzierung, wenn sie auch voraussichtlich keine ausserordentlichen Schwierigkeiten bietet, sich gar so einfach gestalten werde. Die Bahngesellschaften können natürlich fordern, dass ihnen die Rückkaufsent-

schädigungen in baar entrichtet werden. Statt sich nun Abzüge für die Differenz zwischen Bundes- und Bahnanleihe gefallen zu lassen, werden die Bahnen ihre konsolidierten Anleihen, soweit dieselben auf den Zeitpunkt der Uebernahme durch den Bund oder auch etwas später rückzahlbar sind, einfach kündigen. Wenn man annimmt, dass die Gotthardbahn erst im Jahre 1909 auf den Bund übergehen und deren Finanzierung eine Operation für sich bilden wird, so sind doch bis 31. Dezember 1904 kündbar und eventuell auch zurückzubezahlen Franken 388,828,500. Dieser Summe sind aber noch die Beschaffung der Beträge für die Bauausgaben von 1896 bis 1903, der Beitrag des Bundes an dieselben, ferner das Betriebskapital der Bundesbahnen und endlich die Liquidationsbetreffnisse der Aktionäre beizuzählen. Im ganzen müsste also, nach Berechnung der Experten, die Aufbringung eines Kapitals von Fr. 723,641,641 ins Auge gefasst werden, während nur von den später als 1904 fälligen Anleihen, im Betrage von Fr. 118,302,170, mit Sicherheit angenommen werden darf, dass sie auf den Bund übergehen werden und zwar mit den gleichen Rechten und Pflichten, welche aus denselben den Bahngesellschaften erwachsen sind. Mit diesen Eventualitäten muss jedenfalls gerechnet werden und es ist vor auszusehen, dass diese für uns so ungewohnt hohen Ziffern da und dort Beunruhigung hervorrufen werden, obschon ja Geldbeschaffungen, welche zu produktiven Zwecken verwendet werden und denen, wie es hier der Fall ist, Einnahmen gegenüberstehen, welche zu deren Verzinsung und Amortisation mehr als genügen, absolut keinen bedrohlichen Charakter haben. Zur grossen Beruhigung darf uns ferner dienen, dass der weitaus grösste Teil der Entschädigungssummen dem Inlande selbst zufällt, indem das Obligationenkapital doch meistens in der Schweiz selbst untergebracht ist und einen beträchtlichen Teil unseres nationalen Mobilienvermögens ausmacht. Die Inhaber dieser Obligationen werden sich gerne die Konversion in Bundesschuldscheine gefallen lassen, vorausgesetzt, dass den Ansprüchen und Eigenheiten des schweizerischen Geldmarktes Rechnung getragen wird. Es gilt das namentlich in Bezug auf den anzuwendenden Zinsfuss. Den Rechnungen der Botschaft ist ein Zins von 3% für 95 Fr. Kapital, von 3½% für Fr. 100 Kapital und von 4% für 105 Fr. Kapital zu Grunde gelegt.

Ohne allen Zweifel wird eine Finanzierung zu diesen Ansätzen und normale Verhältnisse vorausgesetzt, von Erfolg begleitet sein. Es darf selbst angenommen werden, dass unter Zuhilfenahme ausländischer Geldinstitute und wenn den Titeln die Börsen von Paris, Frankfurt, Berlin und vielleicht auch London zugänglich gemacht und die Zinscoupons auf diesen Plätzen zahlbar sind, noch günstigere Bedingungen zu erzielen wären. Es darf nur auf die meistens in Frankreich untergebrachte 3% Eisenbahnrente hingewiesen werden, welche über pari notiert ist und somit zu den bestklassierten Anlagepapieren gehört. Gleichwohl sollte die Unterbringung einer künftigen Eisenbahnschuld im eigenen Land angestrebt werden.

Sie sehen, wie in der letzten Zeit der Wechselkurs auf Frankreich sich ganz wesentlich verschlechtert hat; es ist mit aller Bestimmtheit vorauszu- sehen, dass gegen Ende des Jahres, gegen Martini, wo die Geldbedürfnisse wieder ausserordentliche

sein werden, wir einen Wechselkurs auf Frankreich haben werden, welcher für uns selber beunruhigend sein wird. Es ist hier nicht der Ort, mich über die Gründe dieses Zustandes weiter auszusprechen, allein ich glaube, wenn wir der Gefahr einer Entwertung unserer Valuta entgegenzutreten wollen, wird die Schuld nicht im Ausland plaziert, sondern deren Plazierung im Inland versucht werden müssen. Je mehr der Bund in das wirtschaftliche Leben des Landes eingreift, umso mehr müssen wir darauf trachten, dass möglichst viel Schweizerbürger an dessen gesunder, solider Fortentwicklung und damit im Zusammenhang auch an der Erhaltung des Landes- kredites interessiert sind.

Die bis jetzt gemachten Erfahrungen lehren uns nun aber, dass die Schweiz für 3% Titel — und selbst zu sehr niedrigen Emissionskursen — gar nicht aufnahmefähig ist und somit zur Erreichung des uns vorschwebenden Zieles ein höherer Zinsfuss vorgesehen werden muss. Es hängt das mit unsern Steuerverhältnissen zusammen. Wenn in der Mehrzahl der Kantone auf dem Kapital 1% Steuer erhoben wird, geht es doch nicht an, dass man sein Geld gegen 3% Titel plaziert. Das ist einer der Gründe, warum selbst bei so niedrigem Kurs die 3% Titel bei uns keine Aufnahme finden. Andererseits wäre selbstverständlich, dass der Bund den Vorbehalt zu machen hätte, nach einer gewissen Anzahl von Jahren die vorgesehenen Amortisationen zu verstärken oder das ganze Anleihen zurückzuzahlen, während die Gläubiger sich eventuell an den vorgesehenen Amortisationsplan zu halten hätten. Unter diesen Voraussetzungen wird sich die Finanzierung der Bundesbahnen jedenfalls mit aller Ruhe und Sicherheit abwickeln lassen. Immerhin verhehlen sich die Experten nicht, dass in dem Umstände, dass zwischen dem Kündigungstermine und der eigentlichen Uebernahme der Bahnen ein Zwischenraum von 5 Jahren sich befindet, ein nicht zu unterschätzendes Risiko liegt, indem inzwischen die Konstellationen des Geldmarktes sich ändern und auch internationale Entwicklungen eintreten könnten. Solche ausserordentliche Verhältnisse können aber bei jedem andern Rückkaufstermine auch eintreten und dürfen in der zu treffenden Entscheidung nicht massgebend sein; sie sollten aber doch den Bund wenigstens veranlassen, unter Auferlegung eines verhältnismässig kleinen Opfers sich mit den Bahnen behufs Umgehung dieser Klippe zu verständigen.

Eine Frage, welche in meinem Referate nicht übergangen werden darf, ist die Stellung der Bundesbahnen zu den künftigen Alpenbahnen. Durch das Gesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom Jahr 1872 wird dem Bunde zur Pflicht gemacht, die Entwicklung der Eisenbahnverbindungen zu fördern und insbesondere den Bestrebungen im Osten, Centrum und Westen der schweizerischen Alpen um Verkehrsanschluss an Italien die möglichste Unterstützung angedeihen zu lassen. Für das Centrum des Landes ist diese Aufgabe durch den Bau der Gotthardbahn dahingefallen. Die Ausführung dieses Unternehmens hat s. Z. bedeutend mehr gekostet, als angenommen worden war und dasselbe konnte nur mittelst einer Nachsubvention der interessierten Staaten — Italien, Deutschland und der Schweiz — im Betrage von 28 Millionen Franken über Wasser gehalten und vollendet werden. An

die der Schweiz zugedachte Summe von 8 Millionen Franken leistete die Eidgenossenschaft  $4\frac{1}{2}$  Mill. Fr. durch das Gesetz vom 12. März 1878, welches zudem eine Subvention im gleichen Betrage für je eine Alpenbahn im Westen und Osten des Landes vorsah. Diese Verpflichtung des Bundes besteht natürlich, auch wenn die Verstaatlichung der Eisenbahnen durchgeführt werden sollte.

Schon seit Jahrzehnten werden in der Westschweiz bedeutende Anstrengungen gemacht, um das ursprüngliche Programm der Ligne d'Italie — Durchstich des Simplon — zu verwirklichen. Die Fusion der S. O. S. mit den B. J. B. und die seither eingetretene Verkehrssteigerung haben das westschweizerische Eisenbahnnetz so gekräftigt, dass nunmehr das Projekt seiner nahen Verwirklichung entgegengeht. Es ist der J. S. gelungen, mit einem Konsortium erster Bau- und Bankfirmen einen Vertrag abzuschliessen, wonach dasselbe sich verpflichtet, eine einspurige Tunnelanlage samt Parallelstollen für 58 Millionen, eine zweispurige Anlage für 75 Millionen Franken auszuführen. Auf Grundlage dieses Vertrages ist die J. S. bereit, die Ausführung des Simplondurchstiches an die Hand zu nehmen, vorausgesetzt, dass ihr von den interessierten Landesgegenden eine Subvention von 20 Millionen Franken zubehilligt werde. (Subvention des Bundes mit  $4\frac{1}{2}$  Millionen inbegriffen.) Die Unterhandlungen mit den bezüglichen Kantonen und Gemeinden sind im Gange und dürften nächstens zu einem befriedigenden Abschlusse gelangen.

Die Schwierigkeiten mit Italien, welche Anfangs ganz bedeutend waren, sind durch den von Ihnen genehmigten Staatsvertrag vom 25. November 1895 des gänzlichen gehoben worden. Nach diesem Vertrag hätte die J. S. die nördliche Zufahrtlinie samt Tunnel von Brieg bis zur Station Iselle, am südlichen Tunnelausgang gelegen, zu bauen, während die italienische Regierung sich zur Ausführung der südlichen Zufahrtlinie von Domodossola bis Iselle verpflichtet. Die Arbeiten sollen so gefördert werden, dass die Linien innert 8 Jahren nach Austausch der Ratifikationen dem Betrieb übergeben werden können. Den Betrieb von Brieg bis Domodossola übernimmt die J. S.

Die Frage des Baues des Simplon ist soweit geliegt, dass mit demselben voraussichtlich vor einem eventuellen Uebergang der J. S. an den Bund begonnen werden dürfte. Im Falle des Ueberganges hätte der Bund an Stelle der Bahngesellschaft mit allen ihr zustehenden Rechten und Pflichten zu treten und zwar in der Weise, dass er derselben die bereits ergangenen Bauausgaben zurückerstatten und im übrigen den Bau auf der gegebenen Grundlage weiter führen würde.

Natürlich liegt nun die Frage sehr nahe, welchen Einfluss der Durchstich des Simplon auf die Reinerträge der G. B. ausüben werde. Ich halte es für meinen Teil für ziemlich müssig, jetzt schon ziffernmässig festzustellen, wie sich der Verkehr auf unsern beiden Alpenbahnen gestalten werde, oder der Phantasie derjenigen zu folgen, welche dem Bau der Lötschbergbahn eine verkehrspolitische Bedeutung allerersten Ranges zuweisen. Ich glaube, dass beide Alpenbahnen wahrscheinlich nebeneinander bestehen können, ohne dass denselben dadurch der Lebensfaden unterbunden wird.

Ich betrachte es fast als ein Naturgesetz, dass der Verkehr zwischen Italien und der Schweiz, Italien und Deutschland successive wachsen und im Laufe der Jahre Dimensionen annehmen wird, von denen wir dormalen noch keine Ahnung haben. Schon zur Zeit hat die G. B. einen Verkehr zu bewältigen, welcher grosse Anforderungen an deren Leistungsfähigkeit stellt, sodass eine spätere Entlastung schon jetzt wohl ins Auge gefasst werden darf.

Ich gehöre zwar zu denjenigen, welche, namentlich was den Güterverkehr anbelangt, dem Simplon kein besonders günstiges Prognostikon stellen; dagegen scheint mir auch das Risiko kein ausserordentlich grosses zu sein. Da die Zufahrtlinien, soweit dieselben von der J. S. zu erstellen sind, nicht in Betracht fallen und wegen der Kürze der zu befahrenden Strecken auch der Betrieb nicht wesentlich ins Gewicht fällt, so dürfte das Risiko in der Hauptsache in der Verzinsung des Baukapitals für den grossen Tunnel und in dessen Unterhalt bestehen. Andererseits wird die Eröffnung des Simplons so befruchtend auf die andern Linien der J. S. und auch namentlich auf die 146 Kilometer lange Strecke Lausanne-Brieg einwirken, dass ein Ausfall, wenn überhaupt ein solcher eintritt, gewiss nur unbedeutend sein wird.

Ich sage also, auch wenn durch den genannten Staatsvertrag mit Italien der Bund sich nicht bereits moralisch zur Förderung des Simplonunternehmens engagiert hätte, so darf und soll der Bund den Durchstich des Simplon «sans phrase» in Aussicht nehmen. Ich hebe das um so mehr hervor, als ich beim Studium der Akten aus denselben ersehen habe, dass im Fusionsvertrag zwischen der S. O. und den B. J. B. auf die Wichtigkeit des Simplondurchstiches ausdrücklich hingewiesen worden ist und dass die fusionierte Jura-Simplon-Bahn sich gegenüber den Garantiekantonen ausdrücklich verpflichtet hat, den Simplon zu durchstechen. Wenn diese Verpflichtung vorliegt, so betrachte ich es als selbstverständlich, dass, wenn die J. S. an den Bund übergeht, der Bund auch in die Verpflichtungen derselben gegenüber den betreffenden Kantonen bezüglich des Baues des Simplons einzutreten hat.

Grundsätzlich gleich wie im Westen, liegt die Frage der Alpenbahnbestrebungen im Osten des Landes. Nur sind hier die Verhältnisse schwieriger und deshalb unabgeklärter. Währenddem die Westschweiz auf ein bestimmtes Projekt sich geeinigt hat, waltet im Osten noch volle Unklarheit und fehlt der Boden für ein weiteres praktisches Vorgehen. Immerhin darf mit der Botschaft angenommen werden, dass der Bund den Bau einer östlichen Alpenbahn in gleicher Weise fördern wird, wie das Simplonunternehmen, und dass das schweizerische Bahnnetz so lange nicht als abgeschlossen betrachtet werden darf, als auch nicht die Thäler Graubündens in rationeller Weise angeschlossen sind.

Uebergehend nun auf das Ihnen vorliegende Bundesgesetz, so wäre es müssig, in diesem Stadium der Diskussion der Detailberatung vorzugreifen und sich eingehend über dasselbe zu verbreiten. Ich erlaube mir deshalb, vorläufig nur ganz allgemein darüber zu sprechen.

Vor allem aus ist zu konstatieren, dass schon der Bundesrat und Ihre Kommission noch in verstärkter Masse darauf ausgegangen sind, den Bundesbahnen



eine möglichst selbständige Stellung in der Bundesverwaltung zu sichern.

Es soll daher das Rechnungswesen der Bundesbahnen von dem übrigen Rechnungswesen des Bundes ganz abgetrennt und so gestaltet werden, dass deren Finanzlage jederzeit festgestellt werden kann. Die Ueberschüsse über die Verzinsung und Amortisation hinaus sollen zu einem kleineren Teile zur Aeuffnung eines Reservefonds und damit fürsorglich zur Sicherung des Unternehmens in Zeiten von politischen Krisen oder Zeiten schweren wirtschaftlichen Niederganges, zum weitaus grössten Teile aber zu Verbesserungen und Erleichterungen, namentlich zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife, verwendet werden. Wie nach menschlicher Voraussicht die Bundeskasse niemals für Rechnung der Bundesbahnen in Anspruch genommen werden soll, so sollten auch umgekehrt die Reinerträge derselben nicht zur Deckung anderer Bedürfnisse des Staates verwendet werden dürfen.

Die Bundesbahnen sollen auch der jeweiligen Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen unterworfen sein. Es wird also das Eisenbahndepartement den Bundesbahnen in gleicher Weise wie den Privatbahnen zur Seite gestellt. Gegen die Allgewalt der Bundesbahnen wird es also immer noch einen hohen Richter in Bern geben, ein Umstand, der vielen Bürgern zur grossen Beruhigung dienen wird.

Besondere Aufmerksamkeit wird dem allgemein sich kundgebenden Begehren gewidmet, den politischen Einfluss der Bundesbehörden von den Bahnen möglichst fernzuhalten, ohne deshalb die letztern des Charakters einer Abteilung der Bundesverwaltung zu entkleiden.

Es steht demnach der Bundesversammlung, abgesehen von der Wahl einiger Verwaltungsräte, einzig die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes, ferner die Beschlussfassung betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien zu, unter Vorbehalt des Referendums. Der Bundesrat hat die Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze zu erlassen, eine Anzahl Mitglieder des Verwaltungsrates sowie die Generaldirektion zu wählen, das Budget zu genehmigen und die in die Kompetenz der Räte fallenden Geschäfte bei denselben einzubringen.

Im übrigen sieht der Bericht folgende Behörden und Verwaltungsorgane vor: einen Eisenbahnrat, einen Verwaltungsrat, eine Generaldirektion und fünf Kreisdirektionen. Der Eisenbahnrat soll direkt aus dem Volke respektive den Kantonen hervorgehen. Er wählt von 53 Mitgliedern des Verwaltungsrates deren 25; ihm steht die Begutachtung aller wichtigen, das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen zu, worüber bei der Detailberatung noch zu sprechen sein wird. Die Oberaufsicht der Bundesbahnen steht sodann dem Verwaltungsrate zu, dessen Geschäftskreis sich an die Organisation der dormalen bestehenden Privatgesellschaften möglichst anlehnt. Er hat also namentlich zu behandeln: das Jahresbudget, die Jahresrechnung und den Geschäftsbericht, die grundsätzliche Entscheidung in Tarif- und Fahrplanangelegenheiten, die Genehmigung wichtiger Verträge, die Wahl der Kreisdirektionen und der Dienstvorstände, die Genehmigung der Statuten der Hülfskassen u. s. w. Dem Verwaltungsrat steht zur Betriebsleitung eine Generaldirektion zur Seite, welche alle Geschäfte direkt zu behandeln und zu erledigen hat, welche

der Natur der Sache nach für das ganze Land und das ganze Netz einheitlich geregelt werden müssen, so den Erlass der Reglemente, Instruktionen und Dienstvorschriften aller Art, das Tarifwesen, die Kontrolle der Betriebseinnahmen, die Wagenkontrolle, die Vereinbarung grösserer Verträge, den Bau neuer Linien u. s. w.

Im übrigen ist der Entwurf darauf bedacht, den bestehenden Interessen durch eine weitgehende Decentralisation des eigentlichen Eisenbahndienstes möglichst Rechnung zu tragen. Derselbe sieht daher nach Antrag Ihrer Kommission 5 Kreisdirektionen vor, welchen alle diejenigen Geschäfte überlassen werden sollen, welche nicht notgedrungen in einer Hand zu vereinigen sind, es sind das: der Unterhalt und die Bewachung der Bahn, die Ausführung der Ergänzungsbauten, die Handhabung der Bahnpolizei, der Fahr-, Zug- und Expeditionsdienst, der Werkstättenbetrieb und die Behandlung eingehender Reklamationen etc.

Gegenüber den oft geäusserten Befürchtungen, es möchte durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen dem Bundesrate eine neue unbegrenzte Machtfülle verliehen werden, darf nun mit Befriedigung darauf hingewiesen werden, dass mit Ausnahme der Wahl von 17 Mitgliedern des Verwaltungsrates, sowie der Generaldirektion, nach dem Entwurf eine direkte Einmischung der obersten ausführenden Behörde in das Getriebe der Bundesbahnen vollständig ausgeschlossen ist.

Meine Herren! Ich nähere mich dem Ende meiner Betrachtungen. Aus dem Studium der bundesrätlichen Vorlage werden Sie die Ueberzeugung gewonnen haben, dass dieselbe mit Ruhe und Einsicht vorbereitet worden ist und auch viel umfassender und gründlicher als je, wenn es sich um einen Vorstoss in Sachen der Eisenbahnverstaatlichung gehandelt hat. Dass dieselbe gleichwohl nicht auf allgemeine Zustimmung rechnen dürfe, war von vorneherein anzunehmen und hat am allerwenigsten diejenigen überrascht, welche in dieser oder jener Eigenschaft direkt oder indirekt zur Mitarbeiterschaft herangezogen worden sind. Dass die Vorlage auf heftige Opposition stossen werde, zeigte sich schon im Schosse Ihrer Kommission anlässlich der Eintretensfrage. Ich will, um der allgemeinen Diskussion den Reiz der Neuheit nicht zu nehmen, es vorläufig unterlassen, auf alle die Einwände einzutreten, welche gegen die Vorlage erhoben worden sind.

So will ich es namentlich den Juristen der Kommission überlassen, die Einrede zu widerlegen, als sei es unzulässig, die Eisenbahnen auf dem Wege des konzessionsgemässen Rückkaufes ohne vorausgegangene Verfassungsrevision zu verstaatlichen. Ich erlaube mir nur zu bemerken, dass sich die Bundesversammlung selbst ein bedenkliches geistiges Armutzeugnis ausstellen würde, wenn sie entgegen allen früheren Kundgebungen sich in eine derartige Interpretation einliesse.

Ich muss mich dagegen schon jetzt mit einem Vorschlag des Herrn Gavard beschäftigen. Herr Gavard hat in der Kommission den Antrag gestellt, auf die Vorlage einstweilen nicht einzutreten, sondern dieselbe erst dann zu behandeln, nachdem der Bundesrat behufs gütlicher Verständigung über die zu bezahlenden Rückkaufsentschädigungen mit den Bahngesellschaften in Unterhandlungen getreten sein und über das Ergebnis derselben berichtet haben wird. Selbst-

verständlich wäre die Annahme eines solchen Antrages gleichbedeutend mit der Verzichtleistung auf Kündigung auf den nächsten Termin, es sei denn, dass der Bund, was kaum anzunehmen ist, sich einfach allen Forderungen der Bahnaktionäre unterziehen würde. Wenn wir den Rückkaufstermin nicht verpassen wollen, muss das vorliegende Gesetz die Beratung beider eidgenössischen Räte bis Ende September passiert haben. Das ist aber nur möglich, wenn der Ständerat die Vorlage in dieser Session fertig stellt, die Kommission des Nationalrates dieselbe im Juli oder August in Angriff nimmt, im September die Verhandlungen im Nationalrate erfolgen und allfällige Differenzen zwischen beiden Räten bereinigt werden. Ende Dezember läuft die Referendumsfrist ab und da am 26. Februar ein Teilstück der Nordostbahn eventuell gekündigt werden muss, so hat die Volksabstimmung spätestens gegen die Mitte dieses Monats stattzufinden.

Nun ist aber wohl zu beachten, dass die Rechnung der Rückkaufsentschädigungen in gar keinem direkten Zusammenhang mit dem Gesetze steht, dass dasselbe dieser Berechnungen mit keinem einzigen Worte Erwähnung thut. Es scheint mir daher, Herr Gavard, der sich als grundsätzlicher Anhänger der Verstaatlichung bekennt, hätte besser daran gethan, auf die Vorlage einzutreten, seine definitive Stellungnahme aber von den Unterhandlungen abhängig zu machen, welche dermalen im Gange sind. Wie Ihnen bekannt sein dürfte, hat der Bundesrat die Bahngesellschaften eingeladen, sich mit ihm über die Grundsätze zu verständigen, nach welchen die Rückkaufsentschädigungen zu bemessen sein werden. Sollte eine Einigung nicht erzielt werden können, so entscheidet das Bundesgericht. Damit dürfen sich diejenigen, welche aufrichtig an die Verstaatlichung herantreten, beruhigen und die Rechnungen der Botschaft als dasjenige hinnehmen, was sie wirklich sind, nämlich eine Orientierung für Behörde und Volk über die ungefähre finanzielle Tragweite des Rückkaufes.

Allerdings ist es ja wahr, dass die in der Botschaft aufgestellten Ziffern nicht verfehlt haben, in Aktionärkreisen grosse Aufregung hervorzurufen, trotzdem schon anlässlich der Beratungen des Rechnungsgesetzes mehrmals darauf hingewiesen worden ist, dass die Aktionäre beim Rückkauf voraussichtlich schweren Enttäuschungen entgegengehen werden. Dieses Erkenntnis kam im Verlaufe der angestellten Untersuchungen immer mehr zum Ausdruck und sie war nicht zum wenigsten den Experten selbst ausserordentlich peinlich. Speciell der Sprechende darf darauf hinweisen, dass er bei allen Gelegenheiten und immer darauf hingewiesen hat, der Rückkauf dürfe nur auf geraden Wegen und nur gegen volle Entschädigung vorgenommen werden. So dachten aber auch alle andern Herren, welche in den verschiedenen Expertenkommissionen an der Vorlage mitgearbeitet haben und wenn dennoch keine andern Rechnungsergebnisse vorliegen, so hat das seinen Grund darin, weil alle Beteiligten in gewissenhafter Untersuchung die Ueberzeugung gewonnen haben, dass die in den Gesetzen und Konzessionen niedergelegten Rechte des Staates eben eine andere Darstellung gar nicht zulassen. Daran werden auch die Mitglieder dieses Rates nie gezweifelt haben und Sie werden es gewiss nur billigen, wenn ich auf alle die interessierten Schmähungen und Verläumdungen, welche von einem Teile der schwei-

zerischen und namentlich auch von der ausländischen Presse angestimmt worden sind, nicht eintrete, sondern dieselben stillschweigend übergehe. Die gleichen Liebenswürdigkeiten haben sich die Behörden noch jeweiligen gefallen lassen müssen, wenn sie sich erlaubten — und wäre es auch nur ganz schüchtern gewesen —, die Rechte des Staates gegenüber den Eisenbahngesellschaften zu wahren.

Die Wahrung solcher Rechte steht auch heute wiederum in Frage und es wäre geradezu eine Pflichtvergessenheit gewesen, wenn die Behörde aus schwächlichen Opportunitätsgründen und entgegen den einstimmigen Gutachten der Techniker wie der Juristen eine den Staat zum voraus schädigende Haltung eingenommen hätte. Sollte übrigens das Bundesgericht bei Aufstellung der für den Rückkauf massgebenden Grundsätze zu ändern, den Bahnen günstigeren Schlüssen kommen, so kann das den Freunden der Verstaatlichung auch recht sein.

Natürlich wären in diesem Falle die finanziellen Aussichten für die künftigen Bundesbahnen bedeutend weniger günstig, aber immer noch so, dass die Verstaatlichung immer noch annehmbar wäre. Setzen wir z. B. voraus, dass die Abzüge für materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte mit 74<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Franken, welche den hauptäschlichsten Streitgegenstand bilden, ganz wegfallen, so würde damit eine Mehrbelastung der Bundesbahnen um jährlich Fr. 2,600,000 eintreten; da aber die Betriebsbudgets der Bundesbahnen, trotzdem dieselben sehr vorsichtig gehalten sind und namentlich der Steigerung des Verkehrs in ganz minimem Masse Rechnung tragen, einen Aktivsaldo von mehr als 2 Millionen Franken aufweisen, so dürften die zu erwartenden Ueberschüsse zur Deckung des genannten Ausfalles jedenfalls ausreichen. Es würde also die Möglichkeit, das Anlagekapital der Bundesbahnen innert 60 Jahren zu amortisieren, gar nicht oder dann nur in ganz unerheblichem Masse beeinträchtigt werden.

Also selbst in diesem Falle — und das muss ganz besonders betont werden — würde sich die Ankündigung des Rückkaufes vom finanziellen Standpunkte aus rechtfertigen, und zwar dank den dermalen ganz besonders günstigen Voraussetzungen, unter denen sich die Verstaatlichung, ganz abgesehen von den zur Ausmittlung der Entschädigungen aufgestellten Grundsätzen, vollziehen würde. Als erstes günstiges Moment darf der Umstand angeführt werden, dass der Bund das Anlagekapital der Bundesbahnen jedenfalls nicht über 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % zu verzinsen haben wird, während bei Bemessung der Rückkaufsentschädigungen der Mehrzahl der Bahnen, die zu 4 % kapitalisierten Reinerträge massgebend sind. Thatsächlich sind auch sämtliche Bahnen für das Obligationenkapital mit Zinsen von 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bis 4 % und für das Aktienkapital mit Dividenden von 4 bis 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % belastet. Sodann liegt für den Bund ausserordentlich günstig, dass für die Bahnen, welche nach den Reinerträgen zurückgekauft werden sollen, die Ergebnisse der Jahre 1888 bis 1897 massgebend sind, mithin der grosse wirtschaftliche Aufschwung der letzten Jahre in den Rückkaufsentschädigungen nur zum Teil zum Ausdruck kommt, während umgekehrt die Wirkungen der gesetzlichen Bestimmungen über die Präsenzzeit und die Ruhetage der Angestellten, welche eine sehr starke Vermehrung des Personals bedingten, die Bahnen in den kritischen Rechnungsjahren erheblich belastet haben. Diese Wir-

kungen beginnen sich durch vermehrte Einnahmen wiederum auszugleichen und werden sich in der Folge immer weniger fühlbar machen. Ob nun aber diese günstigen Voraussetzungen beim nächsten oder irgend einem anderen Termine wiederum vorhanden sein werden, ist zum mindesten zweifelhaft. Es darf zudem angenommen werden, dass wenn auch unzweifelhaft noch grosse Anstrengungen gemacht werden müssen, um das zurückzukaufende Netz den Bedürfnissen des Verkehrs und der wünschbaren Betriebssicherheit entsprechend auszubauen, demselben doch mit Rücksicht auf die allgemeine wirtschaftliche Lage des Landes und unsere verkehrspolitisch ausgezeichnete Stellung im Herzen des europäischen Kontinentes, eine schöne und vielversprechende Zukunft bevorsteht.

Die Mehrheit Ihrer Kommission hält dafür, es sollte schon mit Rücksicht auf die soeben geschilderten günstigen finanziellen Konstellationen, dann aber auch aus allen andern Ihnen im Verlaufe meiner Ausführungen vorgebrachten verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und allgemein politischen Gründen, der Rückkauf der fünf Hauptbahnen angekündigt und somit auf das Gesetz eingetreten werden. Aus dem Abstimmungsergebnis Ihrer Kommission — 6 für Eintreten, 5 dagegen — darf geschlossen werden, dass in Ihrem Rate die Ansichten jedenfalls sehr geteilt sind, und dass die Hoffnungen derjenigen sich nicht verwirklichen werden, die da glaubten, es sollte ohne allzu grosse Schwierigkeiten einmal möglich sein, alle Parteien des Landes zur Realisierung eines grossen wirtschaftlichen Fortschrittes zusammen zu bringen, es sollte möglich sein, die Herzen aller Eidgenossen in einem grossen nationalen Gedanken wieder einmal zusammen schlagen zu lassen. — Nachdem aber eine solche frohe Aussicht ausgeschlossen zu sein scheint, so erfordert die Wichtigkeit des Gegenstandes, dass der Entscheid der Frage,

Verstaatlichung oder nicht, wenigstens vom Volke selbst ausgetragen werde.

Entweder oder! Entweder wird das Volk die Verstaatlichung genehm halten, dann sind uns die Wege, die wir in unserer Eisenbahnpolitik zu betreten haben, von selbst gewiesen; oder das Volk lehnt die Nationalisierung ab, dann lasse man die Frage allerwenigstens bis zum folgenden Rückkaufstermin ruhen und versuche auf dem Boden der Privatwirtschaft einen Teil jener Verbesserungen und Erleichterungen anzustreben, die wir uns von der Verstaatlichung versprechen. Eine solche, auf Jahre hinaus klärende Erledigung der Eisenbahnfrage liegt im Interesse aller Beteiligten: des Volkes, der Behörden, wie der Eisenbahngesellschaften, denn nichts steht einer normalen Fortentwicklung unseres Eisenbahnwesens hemmender und lähmender im Wege als die Ungewissheit, welche seit Jahren über die künftige definitive Gestaltung unserer Verkehrsanstalten herrscht. Sicher aber ist, dass Freunde und Gegner des Rückkaufes nur vor einem Volksentscheide die Waffen strecken werden und dass nur dieser uns die Ruhe und Stabilität bringen kann, welcher wir so sehr bedürfen.

Nachdem wir übrigens durch die Konzessionen selbst vor die Wahl gestellt sind, ob wir den grossen Schritt zum Rückkauf der Bahnen auf den nächsten offenen Termin thun wollen oder nicht, so darf dem Volk der Entscheid in dieser wichtigsten Frage, die je an unser Land herangetreten ist, nicht vorenthalten werden.

In seinem Namen, im Namen des selbstherrlichen und souveränen Schweizervolkes, beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)



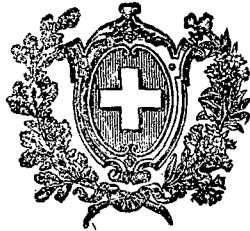
## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1897 - 15:00
Date	
Data	
Seite	203-220
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 796

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 13

BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnement: 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 16. Juni 1897, nachmittags 3 Uhr. — Séance du 16 juin 1897, à 3 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung der Diskussion über die Eintretensfrage. — Suite de la discussion sur l'entrée en matière.  
(Siehe Seite 203 hievor. — Voir page 203 ci-devant.)

M. Gavard (rapporteur français de la minorité de la commission): Je propose que le conseil des états ajourne son vote sur l'entrée en matière et invite le conseil fédéral à engager des négociations avec les cinq compagnies, dans le but de déterminer à l'amiable, s'il y a lieu, la valeur des titres à racheter et à lui en communiquer préalablement les résultats.

J'éprouve non moins que mon honorable collègue von Arx, président de la commission, le sentiment de la haute responsabilité qui pèse sur la commission et ce conseil en présence d'un projet d'une importance si capitale pour les ressources financières de la Confédération et les intérêts économiques du pays tout entier.

Je suis un partisan convaincu du principe du rachat des chemins de fer et il m'en coûte, je dois le dire, de me séparer de mes amis politiques dans une question d'une portée si grave. Je dois pourtant indiquer ici franchement et en toute liberté d'esprit les raisons pour lesquelles j'ai cru devoir adopter cette attitude.

Si le projet du conseil fédéral s'était inspiré d'une méthode absolument sûre, s'il avait reposé sur des bases de justice et d'équité pour tous les intérêts en présence, si les propositions qui nous sont faites ne revêtaient pas cette apparence d'une sorte de réforme accomplie unilatéralement, en dehors de l'intervention de ceux qui y sont le plus directement intéressés, si en un mot la Confédération avait tenu un compte exact de la situation des compagnies et des actionnaires, je me serai rallié à ce projet et le voterai aujourd'hui en toute confiance. En est-il ainsi? C'est ce que je vais examiner en m'efforçant d'être aussi bref que possible.

Les avantages de l'exploitation des chemins de fer par l'état ne sont plus guère contestés aujourd'hui; son rôle et sa préoccupation doivent être d'encourager les progrès dans toutes les branches de l'activité nationale; le but de l'opération du rachat doit être d'introduire des réductions de tarif sagement combinées, de réaliser sur l'administration et l'exploitation toutes les économies compatibles avec le bon fonctionnement des services, d'accorder des facilités aux diverses catégories de transporteurs, de contribuer ainsi par un ensemble de mesures prudemment équilibrées au développement de l'industrie nationale et du commerce; tel doit être le but de l'opération.

En effet, on ne saurait nier que les sociétés privées ont une tendance constante à se préoccuper des intérêts financiers de leur entreprise et de l'importance de leurs dividendes annuels.

Substituer l'action de l'Etat avec ses normes et sa notion supérieure des choses aux insuffisances et aux imperfections des entreprises particulières, même étroitement contrôlées par la Confédération, rien de mieux, en principe, mais à la condition essentielle que tous les intérêts en présence soient scrupuleusement sauvegardés, qu'aucun d'eux ne puisse se prétendre lésé par l'intervention des pouvoirs publics.

Autrement dit, le rachat doit-il se faire au profit de l'Etat Confédération ou au bénéfice du peuple? L'opération doit-elle exclusivement être bonne pour l'Etat et mauvaise pour les porteurs de titres, c'est-à-dire pour les cantons, les compagnies et les actionnaires? Est-il équitable, est-il juste d'exiger de ces derniers un sacrifice considérable qui augmentera d'autant la fortune de la Confédération? En un mot, celle-

ci a-t-elle le droit de s'enrichir aux dépens de ceux qui ont eu foi dans le crédit et les engagements des entreprises de voies ferrées, dans les promesses des personnages officiels qui, à diverses reprises, ont négocié, avec plus ou moins de succès, des traités de fusion ou d'acquisition de certaines lignes ?

Voilà comment se pose la question. Le projet du conseil fédéral n'offre aucune garantie, il consacre une sorte de main-mise sur les capitaux particuliers ; il repose sur une procédure absolument insolite et contraire aux principes de justice et aux traditions démocratiques.

L'art. 20, 2 de la loi sur la comptabilité du 27 mars 1896 est précis : « Après l'entrée en vigueur de la présente loi, le conseil fédéral entamera des négociations avec les administrations de chemin de fer pour arrêter à l'amiable, conformément à la présente loi, les sommes qui, par 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 chemin de fer sur les règles d'après lesquelles le produit net et le capital de premier établissement devront être déterminés en conformité des concessions. »

Il y a là si je puis m'exprimer ainsi une sorte de préface, d'avant-propos du rachat. Ces règles posées, les a-t-on suivies ? Je n'en sais rien, mais en tous cas, on y a mis le temps. Le premier délai de dénonciation expirant le 28 février 1898, il était nécessaire de procéder, sans perte de temps ; il aurait été facile pendant que des négociations étaient engagées avec les compagnies, de préparer les documents relatifs au projet de rachat, de manière à présenter du même coup à l'assemblée fédérale et le projet de loi et le résultat des tractations amiables avec les compagnies.

Au lieu de cela, quelle marche a-t-on suivie ? Le 6 avril 1897, le conseil fédéral prit un arrêté tendant à poser les règles suivant lesquelles seront calculés le produit net à arrêter selon les concessions, ainsi que le capital de premier établissement des cinq chemins de fer suisses principaux, et chargeant la division des chemins de fer du département des postes et chemins de fer à entamer des négociations avec les administrations de ces cinq réseaux, en vue d'arriver à une entente.

Cet arrêté a été communiqué aux compagnies intéressées et l'on nous a dit que des conférences auraient lieu dans le courant de mai. Ont-elles été réunies, à quel résultat ont-elles abouti ? C'est ce que tout le monde ignore jusqu'à présent.

Les règles faisant loi en matière de rachat n'ont pas été déterminées à la suite d'une entente prévue par la loi sur la comptabilité. Le conseil fédéral ou plutôt le département des chemins de fer les a fixées tout seul et communiquées aux intéressés à titre de renseignement. Il s'est fait juge et partie dans sa propre cause. L'Etat, le souverain, le prince, investi de ses hautes prérogatives et pesant de tout le poids de son influence sur les intéressés, de toute son autorité législative sur le tribunal fédéral, qui constitue un des organes essentiels de son fonctionnement, est astreint, en raison même de l'étendue de son pouvoir et de sa haute responsabilité à observer une attitude et des formes particulièrement con-

ciliantes. En a-t-il été ainsi ? Chacun peut répondre : Non.

Et j'ajoute que la publication des chiffres contenus dans le message et le refus de traiter préalablement avec les compagnies ont été considérés comme une véritable déclaration de guerre à celles-ci et aux porteurs de titres. Les actionnaires, les compagnies, voilà l'ennemi ! Sus à l'adversaire ! S'il n'est pas content, qu'il s'adresse au tribunal fédéral ! Moi, Confédération, je me lave les mains, comme le juste qui entend se retirer et se recueillir dans l'innocence de ses pensées.

Dans une matière si grave n'y avait-il pas différents procédés en présence du gouvernement fédéral ? Il me sera permis d'indiquer ici de quelle façon à la fois plus correcte et plus utile on aurait pu donner satisfaction à tous les intérêts en présence.

D'après l'un de ces modes l'administration des réseaux aurait pu être exercée par les groupes de cantons intéressés. Il est vrai que cette combinaison se heurte à des difficultés de diverses nature et je crois qu'il a été préférable de la laisser de côté.

Le second mode aurait été l'expropriation pour cause d'utilité publique, en vertu d'une décision constitutionnelle. Evidemment ici le peuple aurait dû être consulté ; quelle aurait été sa réponse, je l'ignore.

Le troisième mode aurait été le rachat par la Confédération et l'exploitation par une ou plusieurs compagnies fermières.

Cette troisième combinaison évidemment aurait encouru les reproches qui sont adressés à l'organisation actuelle ; elle aurait pu donner lieu à des abus et des inconvénients et c'eût été peut-être aller au devant du danger.

La quatrième combinaison aurait consisté dans l'administration par des corps formés en majorité de représentants des cantons sous la haute surveillance de la Confédération et nommant tous les fonctionnaires-directeurs de l'exploitation.

Enfin il y aurait eu une cinquième combinaison, celle qui à mon avis aurait eu le plus de succès et aurait encouru le moins de responsabilité : La Confédération aurait racheté le réseau par annuités expirant avec les concessions, les compagnies conservant l'administration des diverses entreprises.

Ce projet a été soutenu à plusieurs reprises par divers groupes de la Suisse, en particulier par des financiers genevois. Un de leurs représentants les plus autorisés a résumé d'une façon saisissante l'économie de ce projet ; il suppose l'existence dans les cantons helvétiques d'un réseau de chemins de fer qu'il appelle chemin de fer romand. Ce chemin de fer jouit d'une concession pareille à celle des autres compagnies, c'est-à-dire qu'elle prend fin aux environs de 1957 ou 1960.

Le capital-actions de cette compagnie est de 100 millions de francs. En outre il a été créé :

50 millions en obligations 4 %, remboursables par annuités jusqu'en 1960 ;

50 millions en obligations 3 1/2 %, remboursables de même.

Cette compagnie idéale représente donc un débours de 200 millions et nous admettons pour simplifier que Confédération et compagnies se soient mises d'accord pour fixer à 200 millions le prix de rachat de l'actif de la compagnie.

Le vente s'effectuerait ainsi. La Confédération prendrait immédiatement possession de la ligne et l'exploiterait pour son compte. En revanche elle verserait chaque année entre les mains du liquidateur de la compagnie une somme qui serait employée comme suit :

1° à faire le service des obligations ;

2° à être répartie pour le solde aux actionnaires en faisant la retenue nécessaire pour le fonds de réserve.

Que serait-il arrivé avec ce système ? C'est qu'en 1957 la Confédération aurait payé sa dernière annuité et posséderait un réseau affranchi de toutes dettes qui ne lui coûterait plus rien.

L'adoption de ce système aurait permis à la Confédération de procéder, sous sa garantie, à la conversion successive des emprunts de la Compagnie, l'économie qui en résulterait devant être acquise à la Confédération.

Ce système présente des avantages sur lesquels je ne veux pas insister. Peut-être, suivant le sort qui sera réservé au projet que nous discutons serait-on forcé d'en revenir à une combinaison de cette nature.

En effet, la méthode adoptée par le département est plus ou moins hybride, elle confine à l'expropriation sans prévoir les formalités qui en découlent et sont inscrites soit dans la loi fédérale, soit dans les lois cantonales. L'idée maîtresse ne se dégage pas d'une façon bien claire, elle est noyée sous un amas de compilations de chiffres et de statistiques.

Dégagée de son enveloppe un peu nébuleuse, elle peut se formuler ainsi : « Les concessions, prévoyant qu'en cas de rachat le matériel et la voie doivent être livrés en *parfait état*, il faut considérer la voie et le matériel comme *usagés* et défalquer l'*usure* du prix d'achat. Autrement dit, les comptes établis par les compagnies représentent actuellement le prix d'une ligne et d'un matériel neufs. Or, ces lignes et ce matériel ayant servi, il faut déduire des comptes une somme représentant la différence entre un objet neuf et un objet acheté de seconde main. »

Ce mode de calcul a permis de laisser de côté les cotés, les évaluations de bourse que le message considère comme une quantité parfaitement négligeable, la bourse n'étant qu'un jeu et ses cotés un trompe-l'œil.

Cependant on peut rappeler que les cours se sont établis à un chiffre représentant la valeur en capital des dividendes des derniers exercices.

D'après les concessions le rachat doit être opéré à une somme équivalente au 25 % du produit des 10 dernières années.

D'après les chiffres du message voici comment sont évalués les titres actuellement en mains de porteurs, cantons ou particuliers :

	Confédération	Bourse fin mars
Jura-Simplon . . .	fr. 120. 19	fr. 500 fr. 200 fr. 600
Nord-Est . . .	fr. 338. 42	fr. 687
Central . . .	» 543. 10	» 724
Union . . .	» 315. 64	» 483
Gothard . . .	» 620. 62	» 850

A la suite de cette malencontreuse publication de chiffres, — je dis malencontreuse, — on a déclaré du reste qu'elle n'aurait pas dû être faite parce qu'elle avait créé de cruelles désillusions, ce que je crois sans peine ! — mais ce n'est pas tout ce qu'a produit cette publication intempestive, elle a causé

ce fait que les petits porteurs ont vendu à perte, parce qu'elle a provoqué une baisse dont les spéculateurs plus habiles ou heureux ont bénéficié, la hausse n'a pas tardé à reprendre le dessus et le dernier résultat de cette publication a été une dépréciation, une diminution du capital national et de la richesse publique.

En présence des chiffres ci-dessus, il nous sera permis de rappeler qu'en 1890 la Confédération achetait à fr. 600 les actions privilégiées Jura-Simplon.

A l'occasion de l'acquisition de la ligne Berne-Lucerne, de la fusion dont la réussite a été incontestable, sous l'influence de M. Marti, la bourse de Genève n'a-t-elle pas écoulé dans la Suisse romande 70,000 actions ordinaires du Jura-Simplon au prix de fr. 190 l'une ? Et l'achat à ce prix de cette valeur par les petites bourses n'a-t-il pas été recommandé, non seulement par les bulletins des maisons de finance, mais par les hommes influents comme un placement de tout repos ?

En 1891, la Confédération achetait, fr. 1000 par titre, 100,000 actions du Central.

Le peuple refusa la combinaison pour des motifs sur lesquels il est inutile de revenir. Il s'est produit ce fait que la valeur de ces titres, a augmenté et augmente graduellement.

Pour établir ce prix illusoire, on a déduit des indemnités fixées par les concessions, sous prétexte d'une prétendue moins-value de la superstructure et du matériel, résultant d'usure ou d'autres causes une somme totale s'élevant pour les cinq compagnies à fr. 74,544,612. D'après le message, cette moins-value aurait été fixée d'après des experts.

Pour le Jura-Simplon 22 millions, représentent sur 245,000 actions ordinaires 90 fr. par action. Ajoutez ces fr. 90 à fr. 120 évaluation du conseil fédéral et vous arrivez à la somme de fr. 210, ce qui représente à peu-près la valeur réelle de l'action ordinaire du Jura-Simplon calculée d'après les dividendes distribués ces dernières années.

A cette moins-value pour usure de la voie et du matériel, il faut ajouter encore une certaine somme destinée à couvrir les frais de travaux de renouvellement, de constructions nouvelles, d'agrandissement de gares, d'établissement d'une double voie sur quelques lignes; total: 176 millions, qu'il faut déduire du capital représenté par les réseaux des 5 compagnies.

Ces estimations faites unilatéralement par le département des chemins de fer sont évidemment exagérées. Je n'en donnerai pour preuve qu'un exemple, celui de la compagnie du Gothard, parce qu'il est typique.

*Gothard, échéance 1909.*

Les subventions des états participent à la moitié des bénéfices au delà d'un dividende de 7 % aux actionnaires. Le capital-actions étant de 50 millions, c'est une somme de fr. 3,500,000.

Produit net (1894 et 1895) . . . fr. 6,841,969  
A rétablir (payé aux subventions) » 200,000

fr. 7,041,969

A déduire pour intérêts amortissem. fr. 4,318,014

fr. 2,723,955

A ajouter chaque année fr. 100,000 pour intérêts des excédents antérieurs de frais d'exploitation.



Au total fr. 300,000 qu'il faut capitaliser en multipliant par 25.

Donc, valeur de l'action (conseil fédéral) fr. 620. 62  
 $25 \times \text{fr. } 300,000 = 7,500,000$ ; p. action » 75. —  
 Différence entre intérêt et dividende, fr. 5  
 Pendant 13 ans jusqu'en 1909 . . . » 54. 38

Total fr. 750. —

1° Fonds de renouvellement, fr. 560,000 en 1894 et 1895; fr. 900,000 conseil fédéral. Inacceptable. Différence fr. 340,000  $\times 25 =$  fr. 8,500,000.

2° Moins-value des lignes = fr. 10,923,000.  
 A l'ouverture de la ligne, dépenses = fr. 215,350,000  
 En 1895, sans compter pour objets non achevés de l'ancienne ligne = fr. 1,567,681 » 244,522,000

En 13 ans, il a été dépensé = fr. 31,000,000 sans parler des sommes importantes consacrées pendant la même période au renforcement et à l'amélioration de la superstructure.

3° Constructions nouvelles, agrandissements, etc., fr. 15,000,000. Or, les voies sont dans un état qui permet un trafic beaucoup plus considérable. Les constructions sont suffisantes; la double voie existe partout, où elle est nécessaire, et l'usure est insignifiante, de sorte que le Gothard, dans son état actuel, loin d'entraîner des dépenses immédiates, peut servir pendant une longue période.

*En ligne de compte.*

Fonds de renouvellement . . . = fr. 8,500,000  
 Moins-value . . . . . = » 10,923,000  
 Constructions nouvelles . . . = » 15,000,000  
 Capitalisation de la dette au bénéfice de la Compagnie en évaluant à 113 millions  $3\frac{1}{2}\%$  le montant des obligations = 14,000,000 = fr. 485 par action, au total fr. 1235 par action.

Subventions des états ou actions de second rang, sur fr. 1235, 180 vont à ces 100,000 actions, soit au total fr. 18,000,000 aux états et 1055 par action aux actionnaires.

Avec cette somme la Suisse aurait payé les fr. 119,000,000 versés par les états.

« Offrir fr. 535 d'action qu'on voulait faire payer au peuple fr. 1000; fr. 500 d'un titre qu'on a acheté 600 il y a 2 ou 3 ans, fr. 120 de la petite action Jura-Simplon et nul franc des bons de jouissance, cela paraît inadmissible. Pendant que le conseil fédéral cote l'action du Jura-Simplon à 61% de sa valeur, celle-ci se vend encore couramment 79%; pour le Central, l'action est taxée à 109% et elle vaut 129%, pour le Nord-Est la différence est entre le 68% et le 106%, l'Union le 63% et le 82%, le Gothard le 124% et le 154%. Ainsi le public a le sentiment que les autorités fédérales reviendront à une appréciation plus favorable de nos valeurs suisses et rien ne saurait mieux le démontrer que les chiffres. »

Mais, dit-on, c'est une arme contre les compagnies et les actionnaires, sans doute, mais une arme offensive. Or, nous avons le sentiment que l'opinion publique ne ratifierait pas un véritable égorgement des actionnaires. Il ne faut pas oublier que les actionnaires, ce sont non-seulement les banquiers de Francfort et de Berlin, mais les cantons, les communes, les particuliers, du moins chez nous, dans la Suisse française. Or, ceux-ci, si on les exproprie, il faut les dédommager en plein, les

rendre indemnes de ce qu'on leur demande, de ce qu'on leur prend.

Ces simples chiffres démontrent l'esprit qui a inspiré le travail des experts du département!

L'énorme majorité des actionnaires sont domiciliés en Suisse, et les petits porteurs (une à 100 actions) en sont les plus nombreux, comme il ressort des chiffres suivants (tableau, page 101):

Jura-Simplon: 349,600 actions.

Actionnaires inscrits en Suisse: 1154 ayant 147,844 actions, dont 77,090 possédées par la Confédération.

Actionnaires domiciliés à l'étranger: 166 avec 36,826 actions; porteurs de 1 à 100, 1191; de 101 à 200 actions, 72; porteurs de plus de 200 actions, 57.

Canton de Vaud: 4000 actions ordinaires, 4000 bons de jouissance du Jura-Simplon. — Canton de Fribourg: 10,000 actions, 10,000 bons. Pertes: 320,000 fr., un million et 300,000 fr., soit 800,000 sur 10,000 actions et 500,000 sur 10,000 bons de jouissance.

Dans un message du 21 mars 1891, la Confédération évaluait à 600 fr. les actions privilégiées Jura-Simplon.

En novembre 1891, dans un discours prononcé à Sursee, M. Zemp déclarait n'être pas loin de la vérité en fixant à 700 fr. le vrai prix d'une action du Central.

A la même époque, d'après le *Bund*, la Confédération aurait conclu la plus favorable des opérations en payant les actions du Central 1000 fr. en titres 3%, celles du Nord-Est à 935, celles de l'Union Suisse à 800.

En janvier 1888, un projet de contrat était passé entre le conseil fédéral et la compagnie du N.-E. pour la vente de l'actif de cette dernière.

L'opération était conclue au prix de 600 fr. par action privilégiée et de 500 fr. par action ordinaire, payable en rente fédérale  $3\frac{1}{2}\%$ . De 1877 à 1886, la compagnie n'avait distribué aucun dividende.

Le dividende avait été: en 1887, de 10 fr., soit 2%; en 1888, de fr. 22.50, soit  $4\frac{1}{2}\%$ ; en 1889 et 1890, 30 fr., soit 6%; en 1891 et 1892, 25 fr., soit 5%; en 1893, 28 fr., soit 5,6%.

Les actions du Nord-Est valaient, au commencement de 1894, 570 fr. en bourse; en juin 1894, 620 fr. sur l'annonce du dividende de 5,6%.

En 1894, sous M. Guyer-Zeller, le dividende a été de 6%, en 1895, de 6,6%.

A la veille du rachat, les actions se négociaient à 670 fr., le conseil fédéral les évalue à 338 fr.

On nous dit: Les actionnaires ont touché de trop gros dividendes et cette pléthore d'argent qui tombe dans leur poche constitue une rémunération trop élevée pour la valeur du titre.

Voici les chiffres moyens des dividendes pendant ces dernières années:

*Jura-Simplon* (moyenne des actions ordinaires et des privilégiées) 1,40 %.

*Nord-Est* (moyenne id.): 4,68 %.

*Union Suisse* (moyenne id.): 1,74 %.

*Central suisse* (1859—1895): 5,01 %.

*Gothard* (1882—1895): 5,44 %, grâce aux énormes subventions des divers états (Allemagne, Italie) pour la construction de la ligne.

Depuis deux ans, les actions ordinaires du Jura-Simplon — je m'occupe plus spécialement de ce réseau, qui m'intéresse plus directement, puisque je

représente le canton de Genève — rapportent 8 fr., soit le 4 %; celles du Central 7 %; le Nord-Est distribue cette année le 6 % et met 1 1/2 million au fonds de renouvellement.

Il y a trois jours, dans sa séance de samedi matin, le conseil d'administration de la compagnie Jura-Simplon a décidé de soumettre à l'assemblée générale des actionnaires deux résolutions, l'une approuvant le rapport de gestion et les comptes de la compagnie pour 1896, l'autre répartissant un dividende de 4 1/2 % aux actions privilégiées et de 4 % aux actions ordinaires, et portant un solde actif de 1,559,000 francs au fonds de réserve spécial pour l'amortissement des frais et la perte de cours de l'emprunt 3 1/2 % de 1894.

Ces dividendes sont en contradiction formelle avec les évaluations du département des chemins de fer, c'est-à-dire de ses techniciens. Ils ont reçu l'approbation du département, en vertu de la loi sur la comptabilité. De deux choses l'une : ou ils correspondent à la réalité des faits ; dans ce cas les appréciations du département sont condamnées ; ou bien les attributions aux fonds de renouvellement et aux réserves destinées à couvrir les pertes de cours sont insuffisantes ; alors le dividende est exagéré ; le département a le devoir d'en réduire le taux et ses estimations se rapprochent de la vérité. On ne sortira pas de ce dilemme.

Avec le rachat à l'amiable, le département aurait évité ces contradictions et les critiques amères qu'elles ont provoquées. M. le chef du département a vanté le travail de ses experts et de ses techniciens ; c'est un chef d'œuvre, une perfection ; y porter une main téméraire, ce serait en compromettre et en détruire la superbe harmonie. « Nos chiffres, a-t-on déclaré, défient tous les mathématiciens et tous les administrateurs. » Cependant, nous disait l'honorable président de la commission, la publication des chiffres du département a causé dans le peuple de grandes désillusions.

On les aurait évitées, — on l'a dit au sein de la commission et ici même — on aurait évité ces graves inconvénients en recourant aux lumières d'hommes compétents. Si le conseil fédéral avait procédé à une enquête comme le tribunal fédéral l'a fait pour éviter toute tendance juridique dans le procès des Eaux du Léman, il aurait fait appel aux lumières de techniciens, il n'en manque pas en France, en Allemagne, en Italie, en Belgique, partout où des opérations de rachat de chemins de fer ont eu lieu, on aurait prié ces hommes éminents d'établir par une expertise et sous leur propre responsabilité la valeur du réseau ; ils auraient entendu le département des chemins de fer, ils auraient entendu les compagnies et auraient rendu leur jugement, qui aurait été inattaquable parce qu'il aurait tenu compte de tous les intérêts en présence et que l'autorité, le nom et la compétence des experts les aurait mis à l'abri de toute suspicion.

Au lieu de procéder de cette façon, on a préféré recourir à des experts acquis d'avance à la cause du département des chemins de fer, des hommes choisis, triés sur le volet, dont quelques-uns, à tort ou à raison, ont été remerciés par certaines compagnies ; l'un d'eux est désigné par l'opinion publique comme professant une animosité toute particulière à l'égard des compagnies, un autre est indiqué comme devant être le futur chef du service

technique des chemins de fer. Il aurait vraiment fallu à ces hommes une philosophie, un désintéressement bien rare pour se mettre au dessus de toutes ces considérations.

Dans ces conditions, quelle confiance voulez-vous que l'on ait pour une expertise faite de cette manière ? Quant à moi, franchement, je n'en ai aucune !

Dans un pays qui comme le nôtre se pique de ne pas se traîner à la remorque de l'étranger, mais qui s'est cependant toujours vanté de puiser ses enseignements et ses exemples dans les pays qui l'entourent, pourquoi ne l'a-t-on pas fait dans cette occasion ? Pourquoi n'avoir pas procédé comme on l'a fait en Allemagne, en Belgique, en Italie, en France pour le rachat des chemins de fer et des canaux, créés par l'industrie privée ?

Examinons de quelle façon le gouvernement prussien a racheté la ligne de Berlin à Hambourg.

Les pourparlers ont duré près de deux ans et les actionnaires ont été mis en demeure d'accepter ou de refuser les propositions qui leur étaient faites par le gouvernement. Ils ne les ont pas acceptées du premier coup et le gouvernement a dû les améliorer pour arriver à la conclusion. En 1873, soit 11 ans avant le rachat, les actions de la série A valaient 185 % ; à ce moment, la série B, représentant une catégorie privilégiée à laquelle on avait dû recourir pour acheter le réseau, finissait d'être remboursée.

En 1883, grâce au développement des recettes, les actions avaient atteint le cours de 409 %. En octobre de la même année, le gouvernement fit une offre, à laquelle aucune suite ne fut donnée. L'administration dut, à ce moment, se borner à modifier les statuts dans le but de permettre la dissolution de la compagnie. C'est en mars 1884 que le rachat fut voté.

Le gouvernement donna aux actions un capital représentant une rente annuelle de M. 99 en 4 % consolidés prussiens, soit M. 2475 par action, plus une soulte d'intérêt pour une action nominale de M. 600, soit plus de quatre fois la valeur primitive de l'action.

Comment le gouvernement du second empire s'y est-il pris pour racheter les canaux établis par l'industrie privée ? Il s'est inspiré à coup sûr de principes tout différents de ceux qui sont en faveur auprès de notre département des chemins de fer. Je n'en cite qu'un exemple, celui du canal de Roanne, possédé par une compagnie, composée en majeure partie de financiers genevois. Après une tentative d'accommodement direct avec M. Rouher, alors ministre des travaux publics, et qui échoua, la compagnie dut soumettre ses prétentions à une commission d'arbitres, dans laquelle elle était représentée par trois membres, entr'autres M. Arthur Chenevière, ancien conseiller national. Le gouvernement n'avait indiqué aucun prix. Un délégué de la compagnie fut entendu auparavant par une commission d'ingénieurs, où il eut toute liberté de faire valoir les droits de ses mandants. Il put même conférer individuellement avec les arbitres choisis par l'état, au nombre desquels figurait M. Dufaure, plus tard ministre de la République.

En définitive, la compagnie fut bien traitée. Elle reçut 30 annuités de l'état français qui lui permirent de constituer un titre de fr. 312. 50, rapportant 4 % l'an, jusqu'à l'époque du remboursement. C'était

convenable pour une valeur qui ne rapportait à peu près rien.

Ensuite, lorsque fut créé l'impôt sur les valeurs mobilières, le conseil d'Etat français décida que la compagnie en serait exonérée, le trésor ne devant pas exiger une redevance sur une dette qu'il avait contractée.

J'en viens à l'Italie qui a dépensé beaucoup plus d'un milliard pour le rachat de ses compagnies de chemins de fer.

La question du rachat fut soumise aux chambres italiennes en 1878. Un projet avait été élaboré par le ministère, mais les chambres reprirent le problème *ab ovo*. Elles décidèrent une enquête ayant pour but :

a) d'étudier les modes de faire usités jusqu'alors dans l'exploitation des chemins de fer, au point de vue des intérêts de l'état ;

b) de rechercher les meilleures méthodes d'administration.

Une commission, formée des représentants de toutes les opinions, fut instituée et l'enquête instruite au grand jour. La publicité des travaux fut décrétée et l'on provoqua les objections et les critiques des opposants.

La commission rédigea un questionnaire embrassant toutes les questions techniques, organiques, politiques et d'économie sociale ayant trait aux chemins de fer, et qui fut distribué par milliers d'exemplaires à toutes les personnes, officielles ou non, possédant quelque compétence en matière économique et commerciale, ainsi qu'à toutes celles qui en firent la demande.

Enfin, on recueillit des renseignements complets sur l'exploitation des chemins de fer dans tous les autres états, afin de comparer les fruits de l'exploitation par l'industrie privée et ceux de l'exploitation par l'état.

Pour se rendre un compte exact des intérêts et de l'opinion de toutes les parties du pays, la commission se transporta dans 26 villes, y tint 75 séances publiques et 14 séances à huis-clos; les procès-verbaux des séances publiques furent immédiatement livrés à la presse, comme l'avait été le questionnaire lui-même. Une fois l'enquête terminée, la commission passa 53 séances à en examiner les résultats et à formuler ses conclusions. Voilà la marche suivie par un état monarchique, qui ne sait rien du referendum.

C'est exactement la procédure adoptée par le conseil fédéral et la commission du conseil national pour la solution du grand problème de l'assurance, et c'est la seule logique, la seule vraie, la seule conforme à nos traditions et à nos mœurs démocratiques.

Au lieu de cela, qu'a fait le département des chemins de fer? Avec le concours de quelques personnes acquises par avance à la cause, on a préparé le projet dans le plus grand mystère; puis, tout d'un coup, en mars, apparaît le projet complet, intangible. En 8 mois, tout doit être prêt, le milliard décrété, le peuple conquis.

L'exemple donné par la Belgique, dont la situation offre tant d'analogies avec la nôtre, est peut-être le plus typique. Le gouvernement a déposé sur le bureau de la chambre des représentants, le 11 mai dernier, un projet de loi relatif au rachat des réseaux du Grand Central belge et du Liégeois-

Limbourgeois ainsi que de la ligne de Liège à Maestricht.

Les chemins de fer belges sont au point de vue de l'exploitation divisés en trois catégories: 1° les chemins de fer construits ou rachetés par l'état et exploités par lui; 2° les chemins de fer construits par des sociétés pour être exploités par l'état; 3° les chemins de fer construits par des sociétés et exploités par elles-mêmes pour leur propre compte.

Les chemins de fer exploités par l'état se sont développés sans cesse et comprennent aujourd'hui 3332 km; l'importance du réseau des sociétés va, au contraire, en diminuant.

Le rachat des trois lignes submentionnées fera disparaître 9 compagnies concessionnaires et le réseau de l'état s'augmentera d'environ 600 km, dont 527 pour le Grand Central.

Comment s'est faite l'opération? Sur la base des concessions et à la suite de négociations amiables. Le gouvernement a traité de gré à gré avec les compagnies.

Voici les dispositions du cahier des charges relatif à la ligne de Liège à Maestricht: «Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant 20 ans. Le cas échéant, on calculera le revenu net moyen de cinq années d'exploitation, en prenant pour base les cinq années les meilleures sur les sept qui auront immédiatement précédé le rachat; on capitalisera ce revenu net moyen à raison de 5 % et, à la somme ainsi obtenue, il sera ajouté une prime de 15 %.»

Pour le Grand Central, le rachat a eu lieu moyennant le paiement d'une annuité pour chacune des 60 années restant à courir sur la durée de la concession. Cette annuité est égale au produit net et moyen des cinq meilleures années sur les sept dernières et capitalisée à 3 %. A cela il faut ajouter le paiement du matériel, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements.

Quant au réseau liégeois-limbourgeois, le prix en a été établi par la capitalisation des mêmes annuités faite au taux de 3 %, plus une prime de 15 %.

La valeur du Grand Central, c'est-à-dire du plus grand réseau, a été fixée d'un commun accord à fr. 264,320,000. L'Etat s'étant substitué pour une part à certaines compagnies, dont les concessions ne sont pas arrivées au terme assigné pour le rachat, doit payer immédiatement fr. 185,964,197. 50, qui joints aux fr. 10,234,500 nécessaires pour le rachat du réseau liégeois-limbourgeois, donnent une somme totale de fr. 196,198,697. 50, pour laquelle il émettra des obligations 3 %.

Voici comment on a procédé pour l'estimation du matériel roulant et de traction. Le Grand Central en évaluait le prix à 25 millions et, moyennant l'acceptation de ce prix par l'Etat, il cédait gratuitement à celui-ci le mobilier et l'outillage des bureaux, ateliers, lignes, etc. L'Etat fit une évaluation de ce matériel en s'inspirant du prix d'achat, de son état d'entretien, de l'importance des sommes dépensées pour le renouvellement et les grandes réparations et, par voie de transaction, les parties fixèrent le prix de cession du matériel de traction et de transport à 21 millions et celui du mobilier, de l'outillage à un million de francs.

Nous voilà loin des bases admises par le Département fédéral des chemins de fer sur l'avis de ses techniciens.

A côté de la question de procédure il y en a une autre qui domine tout le débat, le projet du conseil fédéral ne dit pas un mot de la question d'argent.

Or, messieurs, est-il possible de se lancer de gaité de coeur dans une aventure pareille, sans précautions, sans savoir quelles seront ses conséquences financières.

Les indemnités payables aux compagnies pour le rachat s'élèvent à 964 millions. Bilan au début de l'exploitation : 1215 millions comprenant outre l'indemnité de rachat 42 millions pour l'achèvement du réseau, 14 millions pour le capital d'exploitation. Emprunt au 3<sup>1</sup>/<sub>a</sub> % = 1021 millions.

Chose plus grave. Le message de 220 pages, si touffu, si rempli de détails, est muet sur le côté financier du problème comme s'il n'existait pas.

Si je veux acquérir un immeuble, je consulte mes ressources financières et me demande comment je me procurerai les fonds. Ici, non, il est si facile de trouver un milliard, même gagé sur la valeur intrinsèque de cinq réseaux prospères ! Si l'argent ne se trouve pas en Suisse, il y aura sans doute en Allemagne, en France des gens tout prêts à nous ouvrir leurs bas de laine ou leurs coffres. Les collaborateurs du conseil fédéral et du département s'imaginent-ils qu'après avoir effrayé le public par la publication de chiffres diminués pour les besoins de la cause et qui ne tiennent pas debout, après avoir troublé les esprits et mis les intérêts en défiance au dedans, jeté le discrédit au dehors et provoqué les critiques peu bienveillantes de l'étranger, on empruntera si facilement un milliard, pour lequel on aura besoin du concours des capitalistes du pays et de l'extérieur ? Est-ce donc quantité négligeable et l'argent tombera-t-il tout seul dans l'escarcelle fédérale ? Ce serait se faire une singulière illusion ; croire que la signature de cette lettre de change d'un milliard tirée à cinq ans de date sur les finances fédérales sera une opération dépourvue de difficulté et de dangers, c'est dépasser les bornes de la crédulité permise.

Quoi ! nous prendrions de tels engagements sans savoir comment nous ferons honneur à cette signature ? Où, dans quel pays, aurez vous la bonne fortune de rencontrer des hommes de banque disposés à vous garantir, 5 ans d'avance, le placement d'un milliard en rente fédérale. Savez-vous si, en 1903, n'aura pas éclaté une crise économique, une révolution sociale, une guerre européenne, si le marché de l'argent n'aura pas été défavorablement influencé par une calamité quelconque, par la persistance de mauvaises récoltes ? On nous jette dans une aventure pleine de témérité et il faudrait au moins, pour marcher avec quelque sécurité dans le chemin de l'avenir, être sûr du concours de ceux qui, porteurs d'actions, cantons, particuliers ou financiers, préféreraient à un remboursement opéré en espèces, mais d'après une évaluation déprimante et injuste, recevoir des titres fédéraux équivalents à ceux dont ils sont aujourd'hui porteurs.

Alors la Confédération aurait une véritable armée de gens disposés à défendre ses intérêts, au lieu de se trouver en face d'une cohorte hostile au placement de ses capitaux.

Certains symptômes ne doivent pas être négligés par un pays soucieux de ses intérêts et de son avenir. Il ne faut pas mépriser les avertissements qu'ils viennent du dedans ou du dehors. Or qu'avons-nous lu depuis quelques semaines dans la presse française, belge, allemande ? Des appréciations fort peu bienveillantes pour la Confédération et ce n'est pas se méprendre que de supposer derrière les auteurs de ces articles les porteurs de titres suisses qui les inspirent.

On nous dit : « La Confédération est incapable de faire le rachat de ses chemins de fer sans le concours du marché étranger. Quand les porteurs auront décidé de ne traiter que contre paiement en espèces, il faudra que le conseil fédéral se procure quelque part un débouché pour son emprunt d'un milliard. Et si ses titres de rente ne sont acceptés qu'à 90 %, la perte sur le cours compensera ce qu'elle aura espéré prendre aux actionnaires en déprimant leurs titres. »

Voilà ce qui s'est écrit dans un certain nombre de pays influents sur le marché de l'argent.

En face de cette opposition qui s'est manifestée sur divers points de la Suisse et de la part de certaines députations cantonales, pour conjurer les effets de l'hostilité prévue de la part d'un bon nombre de porteurs de titres, comment procède-t-on, à quels moyens a-t-on recours ?

1° A l'intimidation. On effraie les petits porteurs d'actions que l'on oblige à vendre et qui se débarrassent de leurs titres au grand profit de quelques spéculateurs malins.

2° A l'évocation de certains spectres. Le capitalisme, la banque, les agioteurs, voilà les auteurs de tout le mal. L'ombre satanique et malfaisante de M. Guyer-Zeller se profile en traits de feu sur les colonnes des journaux ou sur les murs des salles de nos délibérations, comme un *Mamé*, *Thécel*, *Pharès*. On introduit dans notre langage parlementaire des néologismes qui trahissent un singulier état d'âme. Les procédés chers à M. Guyer, les *Guyerische Verfahren* sont dénoncés avec une douloureuse et patriotique indignation comme des phénomènes nouveaux, redoutables, bien propres à justifier et à excuser toutes les mesures extrêmes. C'est une sorte de hantise, d'auto-suggestion qui provoquerait le sourire s'il y avait quelque gaité dans une question d'une portée aussi grave. Comme si la loi sur la comptabilité n'attribuait pas au conseil fédéral les pouvoirs nécessaires pour ramener tous les récalcitrants à la raison.

3° A la satisfaction de certains intérêts, dans le but de conjurer certaines oppositions et d'étouffer des voix protestataires.

A Bâle, à St-Gall, on laisse une direction d'arrondissement.

Des murmures, des grondements précurseurs de l'orage se faisaient entendre dans ces deux boulevards de l'idée unitaire, de la grande pensée qui médite de vous acheminer vers la centralisation absolue.

Une réclamation conçue en termes très vifs s'est élevée à Bâle contre le fait que le projet primitif enlevait à cette ville, le siège d'une des directions ; elle était rédigée en ces termes : « Nous aurions voulu pouvoir acclamer la nouvelle décision du conseil fédéral qui doit couronner enfin les efforts des rachetistes. Mais on nous l'a rendu impossible ; en proposant une organisation qui prive Bâle du siège

d'une direction d'arrondissement et qui transporte dans une autre ville l'administration des chemins de fer qu'elle possédait depuis 40 ans, on nous a ménagé la déception la plus amère et la plus imméritée que jamais ville suisse ait éprouvée du fait de la Confédération. Le sentiment de satisfaction a fait place dans la ville de Bâle au mécontentement, à l'indignation. » Les Bâlois n'y sont pas allés de main morte, et ils ont eu raison, puisqu'on leur a donné satisfaction. St-Gall a manifesté également son peu de satisfaction de ne pas conserver le siège de l'Union suisse. L'industrie de la broderie traverse une crise; le commerce souffre; est-ce bien le moment de tarir une source de travail et de prospérité? A St-Gall on a eu raison comme à Bâle.

Pour avoir raison des villes riveraines du lac de Zurich, que le rachat aurait condamnées à payer le déficit de l'exploitation des bateaux à vapeur, on a inséré dans l'art. 1<sup>er</sup> la mention des bateaux à vapeur dans les entreprises accessoires qui peuvent être acquises en même temps qu'un réseau ferrugineux.

Mais on ne s'en est pas tenu à ces protestations; voici venir la théorie de toutes les villes riveraines du lac de Zurich dont le service de navigation est opéré aux frais de la compagnie du Nord-Est. Survient le rachat; le déficit de ce service par qui sera-t-il supporté? Par la Confédération? Non, par ces villes elles-mêmes devenues garantes de l'exploitation!

Notre commission, dans sa dernière session, a inséré dans l'art. 1 la mention des bateaux à vapeur au nombre des entreprises accessoires qui peuvent être acquises en même temps que le réseau ferrugineux.

Une autre opposition redoutable se manifesta dans un canton welche. La députation vaudoise, dans une séance récente, a formulé une demande précise en vue d'obtenir l'exécution par la Confédération du percement du Simplon.

On n'a eu garde de lui refuser sa demande, c'est maintenant une chose faite et nous devons nous attendre, nous membres de la commission, à être réunis un de ces jours pour ratifier cet engagement. Non pas que je m'y oppose. J'approuve complètement mes amis du canton de Vaud, ils ont procédé avec une habileté incomparable dont je les félicite. Ils pourront jouer sur le velours: Si le rachat est voté, ce sera la consécration du percement du Simplon; s'il n'est pas voté, celui-ci s'opérera quand même, c'est tout bénéfique et je renouvelle mes félicitations à MM. les représentants du canton de Vaud.

Le canton de Berne aura bien son tour. Il se trouve en présence d'un programme d'activité ferrugineuse se chiffrant par centaines de millions. Des lignes d'intérêt secondaire sont en projet et le canton proteste contre la suppression de la clause relative au capital de premier établissement. Que donnera-t-on pour écarter le danger de l'opposition bernoise, c'est ce qu'il serait intéressant de savoir.

Et le canton des Grisons qui a en perspective les percements du Splügen et du Lukmanier! Fera-t-on comme pour le Simplon? Pendant que l'on est en train d'entretenir l'amitié par de petits cadeaux, le canton des Grisons serait bien sot de ne pas saisir l'occasion aux cheveux.

Enfin aux cantons qui ont fait d'importants sacrifices pour la construction des voies ferrées, on dit: Nous vous accordons le conseil des chemins de fer, cette grande façade derrière laquelle il n'y a rien; chacun de vous aura un représentant dans le conseil d'ad-

ministration; celui-ci nommera les directions d'arrondissement. Cela doit vous suffire; vous donner voix au chapitre pour la nomination des membres de la direction générale; vous assurer la majorité dans l'administration, ce serait compromettre l'équilibre et la belle ordonnance de notre chef-d'oeuvre administratif.

C'est par ces compromis, par ces habiles marchandages, par ces maquignonnages édifiants que l'on se flatte de réduire les oppositions et de gagner les hésitants. Et l'on s'en va répétant partout sur le ton de la certitude triomphante: «Avec l'appui de la députation vaudoise, nous pourrons nous passer des autres radicaux romands et de la droite catholique pour faire passer le projet devant le peuple». Cela n'est pas plus malin que cela.

Et que deviennent, au milieu de tout cela, les véritables intéressés, les porteurs de titres, les actionnaires?

On s'en préoccupe fort peu, je voudrais pourtant faire entendre une protestation en leur nom. Bien que je ne sois pas actionnaire moi-même et n'ait jamais été porteur d'aucun titre de chemins de fer suisses, je proteste contre la manière dont on traite des gens qui ont eu confiance dans la parole de la Confédération.

On nous répond, et cet argument a constitué le fonds d'un article publié par la Nouvelle Gazette de Zurich, sous les initiales de M. Blumer, membre de la commission: «Mais le temps fait défaut. Nous sommes pressés par les circonstances. Impossible d'attendre. Le terme de la dénonciation approche.»

Le temps matériel ne fait pas défaut, il n'aurait pas fait défaut, si l'on avait bien voulu déférer à mon désir lorsque ma proposition a été soumise à la commission. Si l'on avait voulu entamer des négociations avec les compagnies avant de porter le projet devant les chambres. Ce temps était largement suffisant.

Il est de notoriété publique du reste que sur les cinq compagnies trois au moins sont prêtes à traiter; les a-t-on pressenties? Avec le Jura-Simplon, il eût suffi de 8 jours pour s'assurer, s'il était possible d'arriver à une entente.

Et le Central, et l'Union des chemins de fer suisses, quelle raison pouvait faire supposer une hostilité préconçue de leur part?

Il n'y avait que deux compagnies avec lesquelles les négociations auraient pu être plus difficiles, le Gothard, parce qu'elles soulèveraient certaines complications, et le Nord-Est, de la bonne volonté duquel on se défie; on a peut-être ses raisons pour le faire, je n'insiste pas.

D'ici à la fin d'août, le conseil des états aurait pu être saisi du résultat de la discussion à l'amiable et au mois de septembre, le conseil national en aurait délibéré à son tour.

Une fois qu'un traité aurait été conclu ou un compromis passé avec deux ou trois compagnies, le reste serait allé tout seul en face de l'opinion publique, la réussite aurait rendu le conseil fédéral plus fort vis-à-vis des compagnies récalcitrantes et il aurait été autorisé à dénoncer la concession du Nord-Est, car il aurait eu l'approbation du peuple.

On a dit, cela a été répété tout à l'heure, qu'il n'était pas de la dignité de la Confédération de plier devant l'intransigeance des compagnies. Mais vous ignorez leurs dispositions! Les avez-vous sondées?

aucunement, nous marchons la tête dans un sac et vous nous demandez de faire un saut dans l'inconnu!

Mais, répond-on le tribunal tranchera les différends, c'est la meilleure garantie pour les porteurs, c'est là l'argument de fond développé hier par M. von Arx. Très bien, j'ai pleine confiance dans son impartialité, mais est-ce bien la véritable procédure à suivre? Nous sommes en présence d'un projet d'achat qui constitue une véritable expropriation, comment s'y prend-on en pareil cas? L'un, ici c'est la Confédération, désire acheter une propriété immobilière, l'autre est disposé à la vendre à condition qu'on lui en donne le prix qu'elle vaut. L'offre de l'acheteur doit être transmise au vendeur ou inversement, le premier peut dire à celui-ci: Quel est votre prix, dans quelles conditions voulez-vous consentir à me faire la cession de votre propriété? Ou bien l'offre est refusée et la partie expropriée recourt devant le tribunal, — tribunal cantonal s'il s'agit d'un intérêt cantonal, — ou bien elle est acceptée, il y a entente à l'amiable et l'on évite un procès.

Cette double alternative se présentera inévitablement. Certaines compagnies traiteront et vous éviterez des procès avec des centaines d'actionnaires, procès coûteux, compliqués, entraînant une longue procédure et motivés d'abord par une expertise d'arbitres désignés par le tribunal fédéral. Les experts déterminent la valeur de la chose à racheter et c'est sur leurs conclusions que le tribunal rend la sentence.

Or je pose la question: l'intervention du tribunal fédéral sera-t-elle aussi efficace qu'on nous le dit? Un fonctionnaire du département fédéral des chemins de fer qui assistait aux délibérations de la commission déclarait que les travaux effectués par les employés supérieurs du département avaient été faits sur des bases si sérieuses, que la différence entre leur évaluation et celle du tribunal fédéral ne serait pas supérieure au 5 %.

De deux choses l'une: ou bien l'attitude du tribunal fédéral est prévue d'avance et la garantie que l'on nous présente est illusoire, les chiffres du département seront judiciairement confirmés, ou bien le tribunal ne les confirmera pas et il sera placé dans la situation la plus difficile.

La Confédération n'avait-elle pas traité de gré à gré avec le Central et le Nord-Est avant de présenter le projet à l'assemblée fédérale? Pourquoi cette différence? Parce que les difficultés augmentent quand il s'agit de racheter les cinq réseaux. Il me paraît cependant qu'il est nécessaire d'épuiser tous les moyens de conciliation avant d'aller devant le tribunal fédéral.

Ce que je viens de dire répond aux observations, très bienveillantes d'ailleurs, présentées hier à mon endroit par M. von Arx. Il a dit: La question d'argent est indépendante du rachat, cependant les chiffres abondent dans le message. Le rachat doit avoir lieu contre une juste indemnité préalable d'après les principes posés dans les concessions, mais on peut arriver plus rapidement en traitant de gré à gré comme je le proposais. Enfin dit M. von Arx, il faut affirmer les droits de l'état et il termine par un éloquent appel à tous les partis en faveur de la réalisation de la grande pensée et de l'exécution du grand projet.

Les sentiments élevés et généreux de M. von Arx, je les partage absolument; il est regrettable à mon sens que la question d'argent, que l'on a traitée d'une

façon si sommaire, domine tout le débat pour une fraction importante du pays et cette question d'argent, je le ferai remarquer à M. von Arx qui ne l'a pas dit, se double pour nous d'une question politique sur laquelle je me permets d'insister.

Des problèmes comme ceux de l'assurance obligatoire, de la banque et du rachat des chemins de fer ne se dénouent pas à coups de majorité, il faut qu'on le répète ici, et plus accentuée sera la divergence entre la Suisse allemande et la Suisse romande sur la solution à donner à ces questions d'un intérêt primordial, plus l'oeuvre à laquelle on aura voulu assurer le succès sera entachée d'un vice original, plus la barrière sera élevée au grand détriment de la décision qui sera prise et qui doit être entourée de la confiance publique et non pas seulement de celle d'une partie du pays. Je crois pouvoir le dire parce que je suis convaincu de l'excellence des textes votés en 1874 et désire réaliser au point de vue politique et social tous les progrès qui sont compatibles avec nos moeurs, nos traditions et le respect de la souveraineté des cantons. Nous ne sommes pas seuls à le penser du reste; voici l'opinion qu'exprimait M. Welti au conseil national à propos de l'acquisition du Central: «Si l'affaire devait être envisagée au point de vue financier pur, elle serait contestable; mais elle doit l'être sous d'autres aspects.» Il s'agissait alors d'une négociation de gré à gré, la Confédération pouvait y renoncer, tandis que le projet actuel repose sur les concessions.

La base des concessions s'est élargie d'une façon excessive, on a tiré des chiffres de la statistique des considérations purement arbitraires. Sous le prétexte d'obtenir des voies en état satisfaisant, on a déprécié à plaisir des titres dont la valeur progresse avec le mouvement général des affaires du pays; c'est là notre critique essentielle.

En outre, on a complètement négligé le côté politique de la question, le pays est séparé en deux camps entre lesquels se profèrent des paroles hostiles, voilà l'argument politique sur lequel je me permets d'insister.

Notre collègue M. Ritschard le disait, dans cette affaire tout n'est pas réduit à une question mathématique, d'ailleurs contestable, recherchons ce qui pourrait nous réunir tous. C'est sur cette base que je réponds à mon collègue M. von Arx que la conciliation se fera lorsque les porteurs de titres seront indemnisés d'une façon suffisante. C'est une question d'une centaine de millions, mais c'en est une surtout de justice et d'équité. Sur de telles bases, la conciliation se fera entre les différents éléments du peuple suisse et c'est avec plaisir et sans hésitation que nous pourrions voter le projet qui nous est présenté.

Un sacrifice de 100 millions, qu'est-ce que cela en présence d'une charge de 1 milliard. Au point de vue financier, cela n'a pas grande importance. Nous savons du reste que les premières conclusions du département des chemins de fer ont été majorées par le conseil fédéral lui-même; certains de nos collègues ont manifesté leurs regrets de ce que les chiffres ne fussent pas augmentés et ont déploré la publication du projet.

Un fonctionnaire du département fédéral reconnaissait lui-même qu'une combinaison était possible, qu'il y avait une marge suffisante. Pour accomplir ce petit prodige, il suffit d'un peu de

bonne volonté; de quelques efforts que nous sommes en droit de réclamer de la haute impartialité du conseil fédéral et du chef du département des chemins de fer.

On ne me dira pas qu'il est impossible de tenir compte de ce désir, impossible de servir au capital engagé dans le rachat une rente de 3 1/2 %.

Le moyen est facile à trouver, il suffit de prolonger la période de l'amortissement des compagnies et d'y affecter l'intérêt de la Confédération.

Il me semble que le recul de l'échéance n'aurait rien de préjudiciable pour les finances de la Confédération; les avantages de la combinaison que je propose sont donc multiples, elle réduirait l'opposition des compagnies récalcitrantes et si elles manifestent une opposition aveugle, elles seront jugées et condamnées par l'opinion publique; les porteurs d'actions seraient assurés, en même temps les critiques populaires seraient réduites à leur minimum et vous assuriez l'union des partis. Je vous le demande, voulez-vous recommencer l'expérience de la banque d'état, où même des partisans du projet ont été obligés de le repousser tel qu'il était sorti des délibérations des chambres?

Quel bénéfice avez-vous retiré du résultat de la votation, n'y a-t-il pas eu dans ce résultat une diminution d'autorité au détriment de la majorité des chambres?

Donnez satisfaction aux intérêts légitimes et dans une question dont l'enjeu est la prospérité matérielle et le développement économique de la Confédération, ayez tous les atouts en main. Inspirez-vous des principes d'équité et de légalité et faites en sorte que les porteurs d'actions, cantons, particuliers, puissent envisager la solution comme conforme aux principes qui nous sont chers et aux intérêts essentiels de la Confédération.

J'adresse un appel à l'esprit d'union, d'équité, de justice qui dans une question aussi grave doit animer les magistrats du peuple suisse.

En terminant, je me permets de rappeler ces paroles d'un illustre conventionnel: «Si vous voulez être libres et forts, appliquez-vous à être justes!»

**Reichlin:** Erlauben Sie mir, meine Stellung zur Eintretensfrage mit einigen Worten zu begründen: Ich stimme gegen Eintreten auf die Vorlage, weil ich dafür halte, die Verstaatlichung der Eisenbahnen ohne vorausgehende Verfassungsrevision mittelst eines einfachen Bundesgesetzes sei unzulässig. Die Botschaft des Bundesrates untersucht diese vielfach aufgeworfene Frage ebenfalls und kommt zu einem gegenteiligen Schluss, indem sie die verfassungsmässige Kompetenz für den Rückkauf und den Monopolbetrieb der Eisenbahnen aus dem § 23 der Verfassung ableitet, welcher lautet: «Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen. Zu diesem Zwecke ist er auch befugt, gegen volle Entschädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen. Die näheren Bestimmungen darüber bleiben der Gesetzgebung vorbehalten.» Die Botschaft sagt, gegenüber dieser Bestimmung könnte das Recht des Bundes zum Besitz

und Betrieb der Eisenbahnen nur zweifelhaft sein, wenn die Eisenbahnen überhaupt nicht als öffentliche Werke gelten könnten oder wenn sie aus besondern Gründen nicht in dem Wortlaut der Bundesverfassung inbegriffen wären.

Ich finde, diese Schlussfolgerung gehe viel zu weit. Zwischen dem Recht, ein öffentliches Werk zu errichten oder eine Eisenbahn zu subventionieren und dem Rechte, ein bestehendes Eisenbahnnetz zu erwerben und selbst zu betreiben, ist ein grosser Unterschied.

Die Tragweite der angeführten, in der Verfassung von 1848 als Art. 21 eingefügten und in die Verfassung von 1874 als Art. 23 hinübergenommenen Bestimmung ist sowohl nach der Entstehungsgeschichte, als der seitherigen Auffassung und Anwendung und namentlich im Hinblick auf die beim Verfassungserlass von 1874 bestehenden Verhältnisse, nicht eine solche, welche den Bund zum Monopolbetrieb der Eisenbahnen, zu einer Spekulation berechtigt, welche eine Kapitalbeschaffung von einer Milliarde erfordert.

Als im Jahre 1852 die Frage in den eidgenössischen Räten behandelt wurde, ob der Bund Eisenbahnen bauen oder den Bau derselben der Privatthätigkeit überlassen solle, hat über den Ursprung und die Bedeutung des angeführten Artikels 21 eine eingehende Diskussion gewaltet. Der Berichterstatter der nationalrätlichen Kommission, auf deren Antrag die Räte den Beschluss fassten, den Bau der Eisenbahnen den Kantonen und Privaten zu überlassen, verweist zur Erklärung über die Tragweite des Art. 21 auf das Protokoll der Revisionskommission, Seite 55, wo es heisst:

Es könnten gewisse Strassenzüge entweder für die gesamte Eidgenossenschaft oder doch für mehrere Kantone von der grössten Bedeutung sein; es unterbleibe aber ihre Erstellung, weil ein gehöriges Zusammenwirken der einzelnen Kantone fehle; daher erheische es die höhere Rücksicht auf das Ganze, dass von Seite des Bundes hier vermittelnd eingeschritten werde. Endlich gebe es noch andere Werke dieser Art, welche, dem allgemeinen Besten dienend, nur dann zur Ausführung gelangen, wenn dieselben durch den Bund selbst dekretiert und unter dessen Aufsicht zu Stande gebracht werden. Aus diesen Gründen werde beantragt, als Grundsatz aufzunehmen, dass öffentliche Werke, welche für das Ganze der Eidgenossenschaft oder für wesentliche Teile derselben von Interesse sind, von Bundeswegen dekretiert werden können. Es dürfe nicht besorgt werden, heisst es endlich im Revisionsprotokoll, dass der Bund in dieser Rücksicht zu weit gehe.

Um zu erklären, was man unter solchen vom Bund zu unterstützenden öffentlichen Werken verstehe, wurde namentlich der Erstellung einer den Genfersee mit dem Rhein verbindenden Wasserstrasse, der Entsumpfung des Seelandes, der Urbarisierung vieler Moorgründe im Vaterland, welche einer Masse von dürftigen Familien, die sich jetzt zur Auswanderung gezwungen sähen, ihr Auskommen verschaffen könnten, beispielsweise gerufen.

Der Eisenbahnen hingegen ist bei diesem Anlass mit keiner Silbe Erwähnung geschehen. Nur der von der Revisionskommission später abgefasste, an die Tagsatzung erstattete Bericht vom 26. April 1848 enthält zu Art. 21 des von ihr ausgearbeiteten Ver-

fassungsentwurfes die vorbeigängliche kurze Bemerkung, man habe bei demselben namentlich die Einführung von Eisenbahnen im Auge gehabt. Aus den einige Monate später gepflogenen einschlägigen Verhandlungen der Tagsatzung erhellt dann (§ 182 des Abschiedes von 1848) allerdings, dass die Beantrager und Freunde des § 21 dabei nicht mehr bloss an Flusskorrektions- und Entsumpfungsprojekte, an Urbarisierung von Moorgründen etc., sondern auch an den möglichen Bau von Eisenbahnen gedacht wissen wollten und solches offen und unumwunden aussprachen. Darüber äusserte man sich, daran aber dachte kaum jemand in der hohen Versammlung, dass später mit Hilfe dieses Art. 21 ein ganzes schweizerisches Eisenbahnnetz vom Bunde festgesetzt, gebaut, bezahlt, ausgeführt, unterhalten und ausgebeutet werden soll. Als schon das Inaussichtstellen von Bundessubsidien zur Unterstützung von öffentlichen Werken in den Kantonen, also wohl auch des Baues von Eisenbahnen oder der direkte Bundesbau von einzelnen Bahnstrecken Bedenken in der Versammlung erregte, wurden diese ausdrücklich mit der dem Abschied wörtlich enthobenen Bemerkung zurückgewiesen und beschwichtigt: «Die Eidgenossenschaft werde nicht nötig haben, (deshalb) Anleihen zu machen, oder von den Kantonen Geldkontingente einzufordern, oder die Zölle unverhältnismässig zu erhöhen; sie solle und werde nur innerhalb ihrer eigenen Hilfsmittel sich bewegen, schon die moralische Unterstützung, welche sie durch Protektion gewähre, sei für das Gedeihen eines Unternehmens von unberechenbarem Werte.»

Nach meiner Ueberzeugung wird durch diese Entstehungsgeschichte des § 21, verbunden mit der angeführten beschwichtigenden Protokollerklärung eine Tragweite ausgeschlossen, welche ihm heute von den Freunden der Verstaatlichung gegeben werden will.

Zieht man im Fernern in Betracht, dass im Jahre 1852 der Staatsbau von Eisenbahnen ausdrücklich von beiden Räten abgelehnt worden ist, und dass seit dieser Zeit der Bahnbau unter dem gesetzlichen Schutze und der moralischen Unterstützung des Bundes durch Privatkapital ausgeführt wurde und dass im Jahre 1872 gegenüber der vollendeten Thatsache des Privatbaues der § 21 der 1848er Verfassung ohne nähere Erörterung als § 23 in die Verfassung von 1874 hinübergenommen wurde, so finde ich noch viel weniger Anhaltspunkte zu einer von den Freunden der Verstaatlichung gesuchten ausdehnenden Interpretation desselben.

Ich will auch gleich erwähnen, dass im Jahre 1878, als es sich um Unterstützung des vor dem Zusammenbruch stehenden Gotthardbahnunternehmens handelte, noch kaum jemand daran dachte, dass aus § 23 die Befugnis zur Verstaatlichung abgeleitet werden könne. Im Gegenteil behaupteten in einer Eingabe an die Räte vom 3. Juni 1878 die Regierungen von Freiburg, St. Gallen, Waadt, Wallis, Graubünden und Genf auf das Bestimmteste, die Uebernahme einer Subvention für die Gotthardbahn sei verfassungswidrig. Der Referent der Minorität im Nationalrat, Herr Bundesrat Ruchonnet, sagte damals wörtlich:

«La constitution de 1848 a été remplacée par celle de 1874. L'article 21 est devenu l'article 23. Mais ce serait une erreur qu'il y soit entré avec les paraphrases de 1848. Il y est entré avec le

commentaire de la loi de 1852. La loi de 1872 a remplacé, il est vrai, celle de 1852, mais elle a reconnu et consacré le même principe qui est: la neutralité de la Confédération en matière de chemins de fer.»

Gegenüber dieser Auffassung fand sich allerdings die Mehrheit der Räte berechtigt, auf Grundlage des Art. 23 eine Subventionierung der Alpenbahnen auszusprechen, aber in der Begründung der Subventionsleistung finden wir auch den ausdrücklichen Hinweis darauf, dass die Subvention ohne Alterierung des Staatshaushaltes geschehen könne.

Aus dieser kontradiktorischen Behandlung des § 23 kurze Zeit nach Inkrafttretung der Verfassung von 1874 glaube ich schliessen zu dürfen, dass auch diejenigen, welche aus diesem Artikel das Recht zur Subvention von Eisenbahnunternehmungen ableiteten, gewiss nicht daran dachten, dass der gleiche Artikel auch für Monopolisierung der Eisenbahnen ausreiche. Zwischen dem Rechte zur Unterstützung eines Unternehmens mit eigenen Hilfsmitteln und dem Gesamtückkauf und Selbstbetrieb der Eisenbahnen durch Negotierung einer öffentlichen Schuld von einer Milliarde liegt eine Kluft, welche nur mittelst einer unzweideutigen, klaren, verfassungsmässigen Kompetenz überbrückt werden kann.

Ich sage also, nicht nur die Entstehungsgeschichte des § 21, beziehungsweise § 23 der Verfassung, sondern auch die seit 1848 und 1874 erfolgte Auslegung und Anwendung desselben bestärkt mich in der Auffassung, dass der Gesetzgeber lediglich Unterstützungen öffentlicher Werke innert dem Rahmen eines gesunden Staatshaushaltes daraus ableiten wollte.

Der in der Botschaft enthaltene Hinweis auf den Umstand, dass seit Jahren in allen Konzessionen der Rückkauf vorbehalten worden sei, kann die Verfassungsmässigkeit des Rückkaufes keineswegs legitimieren. Es ist dieser Vorbehalt nichts anderes als eine vertragliche Regelung einer Eventualität mit dem Konzessionär, eine vertragliche Massregel für den Fall, dass der Staat für diese Eventualität die staatsrechtliche Grundlage schaffen wird, keineswegs aber ein Präjudiz für eine Frage, welche verfassungsmässig noch nicht geobnet ist.

Auch die Kantone haben sich bei den Konzessionserteilungen das Rückkaufsrecht gewahrt. Ich halte dafür, auch in den Kantonen würde es niemand einfallen, aus dieser Vertragsklausel die Kompetenz zum Rückkauf abzuleiten, ohne dass in ihren Verfassungen eine Grundlage dafür geschaffen wäre. Auf dem Wege der Gesetzgebung — und diesen Charakter hat jede Konzessionserteilung — lassen sich Verfassungsfragen weder präjudizieren noch gestalten, sondern lediglich auf dem Wege der Verfassungsänderung, wobei Volk und Kantone die Zustimmung zu erteilen haben.

Nun ist im Jahre 1874 der Art. 26 neu in die Verfassung eingefügt worden, welcher lautet: «Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache.» Dieser Artikel wurde aus dem Verfassungsentwurf von 1872 herübergenommen, wo derselbe im Nationalrate als Art. 23 mit folgender Diskussion eingeführt wurde: Antrag der nationalrätlichen Kommission: Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache. Antrag der ständerätlichen Kommission: Die Oberaufsicht über die Eisenbahnen, sowie die



**Gesetzgebung über den Bau- und Betrieb derselben ist Bundessache.** Im Allgemeinen wird bezüglich des Artikels bemerkt, dass der Bund jetzt schon in Eisenbahnsachen das Gesetzgebungsrecht ausgeübt habe. Es hätte sich daher sonderbar ausnehmen müssen, wenn in der Gegenwart die neue Bundesverfassung dieses so wichtigen Zweiges des öffentlichen Haushaltes nicht hätte erwähnen wollen. Die Fassung der nationalrätlichen Kommission ist einfacher und darum vorzuziehen. Die ständerätliche Kommission wolle im Grunde das Gleiche, sie füge aber noch eine Bestimmung — die Aufsicht — hinzu, bezüglich welcher die Ansichten verschieden sein können. Man sage, es gebe Punkte, hinsichtlich welcher den Kantonen die erste Aufsicht zukomme und in denen der Bund gleichsam nur als zweite Instanz thätig zu sein habe. Es gebe aber auch Punkte, in denen der Bund unmittelbar einschreiten müsse, nicht in zweiter Linie thätig sein dürfe. Die nationalrätliche Fassung ist einfacher, runder, könne auch weniger zu Verwicklungen und Missdeutungen Anlass geben.

Der Artikel, wie er vorlag, wurde mit 44 Stimmen genehmigt, während 22 Stimmen sich für die Fassung der ständerätlichen Kommission erklärten.

Dieser Artikel umschreibt nach meiner Auffassung alles, was der Bund sich in Bezug auf das Eisenbahnwesen vorbehalten wollte. Es ist nach allen Regeln der Interpretation nicht erlaubt, aus dieser genau umschriebenen Kompetenz mit Zuhilfenahme des Subventionsartikels für öffentliche Werke eine Befugnis abzuleiten, die sich der Bund im Jahre 1874 offenbar nicht geben wollte und wofür im Verhandlungsprotokoll keine Anhaltspunkte zu finden sind.

Die Verfassung nennt die Gebiete, welche dem Bunde zum Selbstbetriebe, zur Ausbeute überwiesen sind. Der Art. 28 sagt z. B.: «Das Zollwesen ist Sache des Bundes. Derselbe hat das Recht, Ein- und Ausfuhrzölle zu erheben» und Art. 36 sagt: «Das Post- und Telegraphenwesen im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft ist Bundessache.» In gleicher klarer Redeform hätte die Verfassung auch das Eisenbahnwesen als Sache des Bundes erklären müssen, wenn er den Ankauf und Monopolbetrieb der Eisenbahnen angestrebt hätte.

Volk und Stände haben das Recht zu verlangen, dass eine Machtfülle, welche dem Bunde durch das Eisenbahnmonopol zufallen würde, durch die Verfassung unzweideutig und klar festgestellt werde, dass gleichzeitig auch die Grundzüge der Organisation, die Kompetenzen der Verwaltung und vor allem die finanzielle Grundlage verfassungsmässig geschaffen und umschrieben werden. Als dem Bunde das alleinige Recht zur Ausgabe von Banknoten übertragen wurde, hat man im bezüglichen Art. 39 der Verfassung sofort auch die Grundzüge für die Art der Ausübung des Monopols, sei es mittelst einer privaten Aktienbank, sei es mittelst einer Staatsbank, festgestellt, und im Grundsatz die Verwendung des Reinertrages geregelt. Selbst als man im Jahre 1895 dem Bunde die Fabrikation der Zündhölzchen übertragen wollte, wurde im betreffenden Verfassungsartikel bestimmt, dass die Erträgnisse des Geschäftsbetriebes nicht in die Bundeskasse fallen, sondern im Interesse des Betriebes, namentlich der Vervollkommnung des Fabrikates und der Herabsetzung des Verkaufspreises, verwendet werden

sollen. Hier aber, bei der Ueberleitung des gesamten Eisenbahnbetriebes in die Hand des Bundes, sollte es anders gehalten, von allen und jeden verfassungsmässigen Garantien bezüglich der Organisation der Verwaltung und der Verwendung der finanziellen Erträge Umgang genommen werden! Mehr noch, in dieser finanziell so eminent wichtigen Frage, in welcher die Eidgenossenschaft eine Milliarde Schulden zu übernehmen und ihren ganzen Kredit einzusetzen hat, soll nicht einmal die Frage verfassungsmässig geregelt werden, wie und auf welche Weise das Kapital beschafft und gesichert und eventuell der Zins aufgebracht werden soll, wenn der Staatsbetrieb der Eisenbahnen nicht rentiert, oder infolge unvorhergesehener Ereignisse die Einnahmen des Betriebs durch Staatsmittel ergänzt werden müssten!

Man wird mir antworten, das Eisenbahngeschäft erhalte sich von selbst, werde sich sogar amortisieren, ohne dass der Staat in Mitleidenschaft gezogen werde.

Meine Herren, das ist der Avers der Münze, welche uns durch die Botschaft des Bundesrates präsentiert wird. Er besteht in einer vom Staate unabhängigen Finanzverwaltung, mit der Pflicht zur Verzinsung und Amortisierung des Anlagekapitals von einer Milliarde. Jede Münze hat aber auch ihren Revers. In dem vom Bundesrat gebotenen Medaillon fehlt derselbe, doch muss er ins Auge gefasst, besprochen werden. Es ist ja nicht ausgeschlossen, dass der schöne Avers nur Theorie bleibt, sich nicht in Praxis übersetzen lässt.

Was hat zu geschehen, wenn die Voraussetzungen der Botschaft nicht in Erfüllung gehen, wenn statt Betriebsvorschläge Betriebsdefizite sich einstellen, wenn infolge kriegerischer oder misslicher wirtschaftlicher Ereignisse der Zins für die Milliarde bei der Eisenbahnverwaltung nicht zu finden ist? Unsere Eisenbahngeschichte konstatiert ja, dass die Eisenbahnen nicht immer fette Jahre und entsprechende Dividenden, sondern auch magere Jahre ohne Zinsen für die Aktionäre hatten. Wer soll alsdann in den Riss treten? Die Staatsverwaltung durch Erhöhung der Zolleinnahmen, oder die Kantone durch Leistung von Geldkontingenten? Darüber schweigt die Botschaft und die Vorlage und doch sollte nach meinem Dafürhalten diese Eventualität ins Auge gefasst und innert verfassungsmässigem Rahmen geregelt werden. Die letzte Periode hat uns auf dem Gebiet der Eisenbahnspekulation so viele Ueberraschungen gebracht, dass man, ohne Pessimist zu sein, über gewisse Befürchtungen nicht so leicht wegkommen kann. Ich erlaube mir daran zu erinnern, dass bei der Botschaft betreffend Ankauf von Prioritätsaktien der Jura Simplonbahn im Jahre 1890, zum Preise von Fr. 600 per Aktie, ein ähnlicher Optimismus waltete wie heute. Wer dazumal gegenüber der sicher aufgebauten Rechnung in der Botschaft über den Wert der Aktien einen Zweifel geäußert hätte, würde wenig Anklang gefunden haben. Heute aber wissen wir, dass die Staatskasse in den Jahren 1891/1893 einen Zinsausfall von über 1½ Millionen wegen diesem Aktiengesetz zu vergüten hatte. Sofern der Rückkauf nach der Vorlage stattfindet, werden die mit Fr. 600 gekauften Aktien nur mit Fr. 500 bezahlt. Der Staat erleidet somit an dem Aktienkauf einen Schaden von 7½ Millionen und hat überdies die Differenz vom Emissionskurs

des für den Aktienkauf emittierten Staatsanleihe mit 7½ Millionen zu begleichen. Es war im Jahre 1891, als man die Aktien der Centralbahn zum Kurse von Fr. 1000 zu kaufen beschlossen hat, von denen man heute sagt, sie seien nur Fr. 534 wert, und etwas früher wollte man die Prioritäten der Nordostbahn zu Fr. 600 und die Stammaktien mit Fr. 500 bezahlen, von denen heute gesagt wird, sie haben einen Wert von Fr. 338.

Ich glaube, wenn man angesichts solcher Rechnungserscheinungen innerhalb einer kurzen Spanne Zeit den Gedanken äussert, es könnten statt der Lichtseiten der bundesrätlichen Vorlage auch Schattenseiten eintreten und für diese Eventualität verfassungsmässige Auskunftsmittel verlangt, so gehe man nicht zu weit.

Die Gesetzesvorlage des Bundesrates über den Rückkauf beantragt in § 8: Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit. Ich frage, wie verhält sich eine solche Bestimmung gegenüber § 3 der Verfassung, welcher rund und nett erklärt: die Kantone sind souverän, soweit ihre Souveränität nicht durch die Bundesverfassung beschränkt ist, und üben als solche alle Rechte aus, welche nicht der Bundesgewalt übertragen sind. Eines der wichtigsten Souveränitätsrechte der Kantone ist offenbar das Steuerrecht, die Steuerhoheit, und ich kenne bis jetzt keine verfassungsmässige Bestimmung, welche den Kantonen in dieser Beziehung Schranken setzt. Die einen Kantone besteuern die Bahnen, andere haben denselben mit der Konzession auf begrenzte Dauer Steuerfreiheit gewährt, womit indirekt der Bahnbau befördert, erleichtert wurde. Aber diese Steuerfreiheit, wo sie gewährt worden ist, und der Steuerbezug, wo er angeordnet worden ist, war und ist der Ausfluss kantonaler Souveränität.

Ich könnte nun nicht begreifen, wie der Bund befugt wäre, dieses Souveränitätsrecht auf dem Gesetzgebungswege zu beseitigen, sondern halte dafür, dass das nur durch einen Verfassungsartikel geschehen könnte. Ich weiss zwar wohl, es besteht ein Gesetz über die «politischen, polizeilichen Garantien zu Gunsten der Eidgenossenschaft» vom 23. Dezember 1851, dessen Art. 7 sagt: «Die Bundeskasse und alle unter der Verwaltung des Bundes stehenden Fonds, Anstalten, Materialien, welche unmittelbar für Bundeszwecke bestimmt sind, dürfen von den Kantonen nicht mit einer direkten Steuer belegt werden». Allein dieses Gesetz trifft hier nicht zu, weil es sich beim Eisenbahnrückkauf und beim Monopolbetrieb derselben um ein selbständiges, von der Bundesverwaltung unabhängiges Unternehmen handelt. Der Eisenbahnbetrieb ist hiebei Selbstzweck, unabhängig von den Finanzen des Bundes, ein Unternehmen selbständiger Art. Auch der Redactor der Rückkaufsvorlage hat es herausgeföhlt, dass das Gesetz vom 23. Dezember 1851 auf die Bahnen keine Anwendung finden könne und hat daher als Auskunftsmittel den § 8 der Vorlage entworfen. Das ist nun aber nicht der richtige Ausweg, um die Souveränität der Kantone zu schmälern, sondern der einzig korrekte Pfad ist auch hier die Verfassungsänderung.

Nach diesen Ausführungen, Herr Präsident, meine Herren, komme ich zum Schlusse, dass die Kompetenz des Bundes zum Erwerbe und Betriebe des Eisenbahnnetzes auf Grund der in Kraft stehenden Ver-

fassung nicht vorhanden sei, sondern erst durch eine dem Rückkauf vorausgehende Verfassungsrevision klar und unzweideutig festgestellt werden müsse, daher stimme ich für Nichteintreten auf die Vorlage.

Neben diesen verfassungsmässigen Bedenken sind nun allerdings auch politische und wirtschaftliche Gründe, welche mir massgebend sind, die Eintretensfrage abzulehnen. Meine Kollegen der Minderheit haben es übernommen, dieselben zu erörtern. Um Wiederholungen in gleicher Sache zu vermeiden, werde ich mich daher nicht weiter darüber aussprechen.

**Scherb:** Herr Kollege Reichlin hat die Verfassungsmässigkeit der Grundlage unserer Rückkaufsvorlage beanstandet. Ich glaube, es sei gut, wenn man diese Frage bespreche, weil man ja immer gern geneigt ist, wenn man glaubt, etwas im allgemeinen Interesse ins Werk setzen zu können, die Kompetenz als gegeben zu betrachten und weil man anderseits immer die Kompetenz bestreitet, wenn man gegen eine Vorlage eingenommen ist. Ich glaube nun aber, hier sei die Kompetenz unzweifelhaft gegeben. Der Beweis hiefür ist schon in der Botschaft geleistet. Auch darf darauf hingewiesen werden, dass die Bundesversammlung sich schon zu wiederholten Malen hierüber ausgesprochen hat, so, wie bereits von Herrn Reichlin angeführt wurde, bei den Debatten über das Eisenbahngesetz und dann namentlich auch bei dem projektierten Rückkauf der Centralbahn. Da hat die Mehrheit der Bundesversammlung erklärt: jawohl, der Bund ist kompetent, so vorzugehen, er ist kompetent, Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben. Diese Kompetenz stützt sich auf den Art. 23 der Bundesverfassung, welcher lautet: «Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen». Es wird sich also lediglich um die Frage handeln, ob die Eisenbahnen als öffentliche Werke zu betrachten seien. Ich glaube, die Frage stellen heisst sie auch beantworten. Es sind die Bahnen gewiss öffentliche Werke im eigentlichsten Sinne des Wortes. Das Expropriationsgesetz vom Jahr 1850 sieht die Abtretung von Privateigentum für öffentliche Werke vor. Es darf also nach dem Expropriationsgesetz die Abtretung des Privateigentums nur für öffentliche Werke verlangt werden. Nun hat sowohl das Eisenbahngesetz von 1853 als dasjenige von 1872 ausdrücklich erklärt, dass das Expropriationsgesetz auf die Eisenbahnen anwendbar sei. Es ist also hier gesetzlich ausgesprochen, dass die Eisenbahnen wirklich öffentliche Werke seien. Es darf auch darauf hingewiesen werden, dass im Bericht der Revisionskommission über die Verfassungsrevision von 1848 ausdrücklich hervorgehoben wurde, dass man bei dem Art. 23 vornehmlich die Eisenbahnen im Auge gehabt habe. Es lässt sich auch die Rückkaufsklausel, die man in alle Konzessionen hineinsetzt, nicht anders denken. Es hätte ja, wenn der Bund nicht kompetent wäre, vom Rückkaufsrecht Gebrauch zu machen, keinen Sinn, die Rückkaufsklausel in die Konzessionen aufzunehmen.

Nun scheinen mir aber entscheidend die Verhandlungen der Räte im Jahr 1852 zu sein. In jenem

Jahre wurde die Frage entschieden, ob wir Staatsbetrieb oder Privatbetrieb der Bahnen haben wollen. Jene Versammlung hatte gewiss die Kompetenz des Bundes, die Bahnen zu bauen und zu betreiben, als gegeben betrachtet, denn sonst hätte sie nicht darüber streiten können, ob man Staatsbahnen oder Privatbahnen haben wolle. Damals wurde die Verfassungsmässigkeit von keiner Seite bestritten, im Gegenteil: sie wurde ausdrücklich anerkannt. Ich verweise hier auf einen Passus im Bericht des Berichterstatters der nationalrätlichen Kommission:

«Fast man den trockenen Wortlaut des eben erwähnten Art. 21 der Bundesverfassung in Verbindung des Art. 1 des Expropriationsgesetzes ins Auge, so hat der Bund endlich, ausser den oben erwähnten Kompetenzen und dem Recht der Entscheidung in den angedeuteten Konfliktfällen, auch die Befugnis, nicht nur Eisenbahnen, welche in den einzelnen Kantonen gebaut werden, zu unterstützen, sondern er kann selbst von sich aus solche Bahnen auf eigene Kosten bauen und zu diesem Behuf das von ihm erlassene Enteignungsgesetz in Anwendung bringen. Selbst das muss wahrgelassen und die weitere Folgerung daraus zugegeben werden, dass der Bund sich auch den Rückkauf von Eisenbahnen vorbehalten kann, welche in den Kantonen gebaut werden oder schon gebaut worden sind. Das sind die verfassungsmässigen Rechte des Bundes in Eisenbahnsachen.»

Das sagte nicht etwa die Mehrheit der Kommission, welche die Staatsbahnen wollte, sondern die Minderheit der Kommission, welche den Privatbetrieb beantragte und von einem Staatsbetrieb nichts wollte. Ich denke, was damals Rechtens war, wird heute auch noch Rechtens sein. Der Art. 23 der Bundesverfassung von 1874 ist gleichbedeutend mit dem Art. 21 der Bundesverfassung von 1848 und ich denke nicht, dass man im Jahr 1874 die Absicht gehabt habe, die Kompetenzen des Bundes einzuschränken! Es scheint mir daher, es stehe die Verfassungsmässigkeit unseres Vorgehens ausser Zweifel.

Ich erlaube mir nun, auf einige Bemerkungen des Herrn Gavard zu antworten, der den Antrag stellt, es solle zur Zeit auf die Vorlage nicht eingetreten werden in dem Sinn, dass der Bundesrat beauftragt werde, sich mit den Bahnen zu verständigen. Auf welchem Boden diese Verständigung dann stattfinden solle, das hat, soweit ich gehört habe, Herr Gavard nicht bemerkt. Es wurde bereits gestern schon von Herrn von Arx betont, dass, wenn noch Unterhandlungen gepflogen werden müssen, dann die Fristen ablaufen und wir nicht mehr in der Lage sein werden, innert der fatalen Frist den Rückkauf zu erklären. Dass wir dann gegenüber den Bahnen in keiner besonders günstigen Situation stehen, wird Jedermann begreifen. Wir müssen dann nicht mehr die Eisenbahnen, sondern wir müssen das Geschäft zurückkaufen. Wir müssen den Aktionären bezahlen, was das Geschäft bisher abgetragen hat und was für die Zukunft für Gewinne in Aussicht stehen, ja man muss vielleicht noch eine Prämie für die Abtretung der Bahn überhaupt zahlen, d. h. mit andern Worten Summen, die wir zu zahlen nicht im Stande sind. Nun sagt Herr Gavard, es sei aber unbillig, dass wir den Aktionären so wenig bezahlen, man sollte überhaupt mehr bezahlen, so in Bausch und Bogen hundert Millionen für alle fünf Bahnen. Dann werde die Sache sich machen. Nun

möchte ich darauf aufmerksam machen, dass wir in dieser Vorlage selber einen Preis nicht festgestellt haben, dass wir uns also nicht klar machen können, um welchen Betrag wir die Kaufsumme erhöhen sollen. Im Gesetz haben wir ja nur vorgesehen, dass der Bund den Rückkauf erklärt, und dann haben wir im fernern gesagt, dass für den Rückkaufspreis die Bestimmungen der Konzessionen massgebend sein sollen. Mehr steht in der Vorlage darüber nicht. Der Bundesrat und die Kommission haben also in der Vorlage nicht etwa einen Preis einseitig festgestellt, der für die Bahnen massgebend sein soll, sondern wenn man sich gemäss dieser Vorlage nicht verständigt, so ist es, wie bereits betont worden ist, das Bundesgericht, welches endgültig entscheidet. Es sind allerdings in der Botschaft verschiedene Zahlen gegeben, allein das ist mehr zur Orientierung des Käufers, der wissen will, wie er die betreffenden Bahnen schätzt, aber es ist das nicht ein Preis, der für den Kaufabschluss selbst massgebend ist. Wenn der Rückkauf erklärt ist, so werden eben die Unterhandlungen beginnen und wenn die Verständigung nicht Platz greift, so ist es nicht der Bund einseitig, der den Preis festsetzt, sondern ein unparteiischer Richter, der sagt, was zu zahlen ist. Mir scheint nun nicht, dass man sich mit Recht über ein derartiges Vorgehen beklagen kann. Und wenn man mehr zahlen will als nach den Grundsätzen, die in der Botschaft niedergelegt sind, nach welchen Grundsätzen soll denn das Mehr berechnet werden? Ich nehme an, auch da müssen bestimmte Grundsätze massgebend sein. Man kann doch nicht sagen: ich gebe eine, ich gebe zwei Millionen her, sondern man muss sich fragen: warum giebt man das?

Soll man nach dem Börsenkurs zurückkaufen? Nein, denn dieser Börsenpreis wird von ganz andern Gesichtspunkten aus bestimmt. Und welcher Börsenpreis müsste dann massgebend sein, der höchste oder der niedrigste oder das Mittel zwischen dem höchsten und dem niedrigsten? Und wie viele Jahre sollen dabei in Berechnung kommen? So wird es auch mit den Dividenden sein. Auch diese können nicht massgebend sein. Wir wissen ja, dass sie nicht richtig berechnet sind, d. h. wir wissen, dass, wenn die Bahnen ihre Bilanz nach den Vorschriften des Gesetzes und nach den allein richtigen Grundsätzen feststellen, sie eine derartige Dividende nicht ausrichten können. Und auch hier muss wieder die Frage gestellt werden: welche Dividende ist massgebend, die höchste oder die niedrigste und welche Jahre sollen für deren Berechnung gezählt werden? Ich sage also, auch bei einer Verständigung sollten doch bestimmte Grundsätze massgebend sein.

Nun scheint mir, das einzig Richtige sei der Rückkauf gestützt auf die Konzessionsbedingungen. Es scheint mir, es können von der Opposition die Berechnungen nicht beanstandet werden. Man sagt allerdings hier, sie seien zu nieder, aber man sagt nicht, sie seien unrichtig. Man hat in der Botschaft die Grundsätze, nach welchen die Berechnungen vorgenommen wurden, namhaft gemacht, aber es wurde hier nicht gesagt, sie seien unrichtig, sondern man sagte nur: Sie passen nicht. Wir erleben hier das merkwürdige Schauspiel, dass plötzlich die Aktionäre von den Konzessionen nichts wissen wollen. Früher, wenn man gesetzgeberisch

gegen die Bahnen im allgemeinen vorgehen wollte, hiess es immer: Das dürft Ihr nicht, die Konzessionen sind dagegen. Jetzt kommt einmal ein Fall, wo der Staat selbst sich auf die Konzessionen stützt, jetzt heisst es: das passt uns nicht, davon wollen wir nichts wissen.

Ich glaube, wir gehen richtig vor, wenn wir uns auf den Standpunkt der Konzessionen stellen, und es könne sich niemand beklagen, wenn wir von dem Recht, das wir aus den Konzessionen ableiten, Gebrauch machen. Es ist ja auch gedenkbar, dass man den Bahnen etwas mehr giebt, als da in den Zahlen der Botschaft steht. Setzen wir den Fall, dass die Bahnen sich dazu bereit erklärten, den Betrieb unmittelbar nach der Erklärung des Rückkaufes, meinetwegen nach Ablauf einer kleinen Frist von etwa einem Jahr, an den Bund übergehen zu lassen, so kann man ihnen mehr bezahlen, weil sie ja nach den Konzessionen berechtigt wären, den Betrieb noch fünf Jahre lang fortzuführen. Aber diese Verständigungen müssen sich immer auf den soliden Boden der Konzessionen stützen.

Es tritt da eine eigentümliche Erscheinung zu Tage. Man giebt eigentlich allgemein zu, dass die Verstaatlichung im allgemeinen Interesse sei mit Rücksicht auf das Konkurrenzverhältnis zum Ausland. Auch Herr Reichlin hat nicht gesagt, er sei grundsätzlicher Gegner der Verstaatlichung, sondern er beanstandet nur die Kompetenz. Und Herr Gavad sagt, er sei ein eifriger Anhänger, ein Freund der Verstaatlichung, allein wenn man sein Votum anhörte, muss man zum Schlusse kommen, dass er eigentlich die Verstaatlichung nicht will.

Nun weiss jeder, dass es, um ans Ziel zu kommen, des Zusammenhaltens und der Anstrengung aller Kräfte bedarf und darum sollte man suchen, den richtigen Weg zu finden, der zur Verwirklichung des Projektes führt. Man sieht aber von diesem Bestreben nicht viel. Man diskutiert über ganz andere Sachen und jeder ist bestrebt, in erster Linie für die Interessen seines Landesteiles oder der Partei, die er vertritt, zu sorgen. Man fragt nicht, wie der Sache selbst am besten gedient sei, sondern man fragt sich: was schlage ich bei diesem Geschäft heraus? Der eine will mehr Geld — hundert Millionen — der Andere einen Direktionssitz, der Dritte will die Generaldirektion, der Vierte will, dass die Kantone das Uebergewicht haben, der Fünfte will eine demokratischere Organisation, kurz jeder will etwas für sich. So wird die Verstaatlichung heruntergedrückt zu einem Mittel für andere Zwecke. So kommt man nicht zum Ziel. Dass ein solches Vorgehen im Gegenteil der Sache selbst schaden muss, liegt auf der Hand.

Ich will lieber keine patriotischen Gesichtspunkte geltend machen. Ich will nur auf die Erwägung hinweisen, dass wer etwas Grosses will, nicht an sich denken muss, nicht an sich denken darf. Wir sind schlimm bestellt, wenn wir mit unsern politischen Einrichtungen nicht mehr dazu gelangen, so grosse volkswirtschaftliche Fragen lösen zu können. Ich denke, wir sollten mehr auf die Interessen der Allgemeinheit schauen als auf diejenigen des Einzelnen. Ich wollte eigentlich nur über die Frage der Verfassungsmässigkeit sprechen, die für mich keine Frage ist, glaubte aber doch auch diese anderen Bemerkungen noch machen zu sollen.

**Geel:** Es ist für einen Freund der Verstaatlichung schwierig, nach dem umfassenden Berichte des verehrlichen Kommissionsreferenten der Angelegenheit noch neue Seiten abzugewinnen und hier zur Darstellung zu bringen. Während die Gegner der Verstaatlichung nicht durchwegs auf dem gleichen Boden stehen, so trifft das bei den Freunden derselben zu. Es soll mein Votum daher keine Ergänzung des Referates sein, sondern lediglich die Darlegung des persönlichen Standpunktes des Sprechenden, wenn ich kurz die Gründe angebe, die bei mir wesentlich den Ausschlag für das Eintreten in der Kommission und im Rate gegeben haben. Es sind das zwei Gründe; einmal die Amortisation und dann den Volksentscheid betreffend.

In Bezug auf die Amortisation ist bekannt, dass ungefähr in der gleichen Zeit, in der die uns umgebenden Staaten in den unentgeltlichen Besitz ihrer Bahnen gelangen werden, dies mit der Verstaatlichung der Bahnen auch bei uns der Fall sein wird. Es ist die volkswirtschaftliche und politische Bedeutung dieser Thatsache sowohl in der bundesrätlichen Botschaft als auch im Bericht des Herrn Kommissionsreferenten eingehend entwickelt worden. Ich füge dem dort Gesagten nur das bei, dass mir die Amortisation und die damit verknüpften Vorteile für die Schweiz das sicherste Resultat der jetzt vorzunehmenden Verstaatlichung sein werden, sicherer als die übrigen Vorteile, die man sich von der Eisenbahnverstaatlichung verspricht, aus dem einfachen Grunde, weil die Reineinnahmen in erster Linie zur Verzinsung und zur Amortisation verwendet werden müssen und die übrigen Vorteile, die Verbesserungen im Interesse des Verkehrs u. s. w., erst dann eintreten können, wenn die Einnahmen dafür noch ausreichen. Ob und in welchem Mass dies der Fall sein wird, wissen wir zur Stunde genau nicht. Aber Sie haben den Anbringen des Herrn Kommissionsreferenten entnommen, dass jedenfalls die Einnahmen ausreichen werden, um die Amortisation zu stande zu bringen, auch dann, wenn die allfälligen Entscheidungen des Bundesgerichtes erheblich über den Berechnungen, Ansätzen und Schätzungen des Bundesrates sich bewegen würden. Und das ist für mich massgebend, dass die Amortisation das sicher zu erwartende Resultat der Verstaatlichung sein wird. Bei dem Gewicht, das die Amortisation in dieser Frage für mich hat, ist für mich auch der Umstand bestimmend, dass, bis jetzt wenigstens, kein anderer Weg gezeigt worden ist, der mit der gleichen Sicherheit zu diesem Ziele führt. Es ist dies weder beim freihändigen Rückkauf der Fall, noch beim Rückkauf auf dem Wege der Expropriation. Soviel mir bekannt ist, ist nur beim konzessionsgemässen Rückkauf auf Grund der bundesrätlichen Vorlage dieser Erfolg mit Sicherheit zu erwarten. Es liegt in diesem Teile der Gesetzesvorlage auch eine Gewähr für die Kraft und die Stärke des Schweizerlandes, für die Zukunft insofern, als seine Bahnen in demjenigen Moment konkurrenzfähig und kräftig gemacht werden, wo sie es am meisten sein sollen, nämlich dann, wenn die übrigen Staaten in die günstige Lage des unentgeltlichen Besitzes ihrer Bahnen kommen werden. Es will mir scheinen, es sei dieser Punkt noch nicht so recht zum Ausdruck und Bewusstsein gelangt und es dürfte vielleicht nötig sein, dass speciell dieses nationale Element das Ganze

in eine etwas wärmere Stimmung bringt, als es bisher der Fall war. Bis jetzt hat es sich wesentlich auf dem Niveau des Marktes gehalten.

Der zweite der mich hauptsächlich leitenden Gesichtspunkte ist der, dass man jetzt, im Jahr 1897, den Volksentscheid schlechterdings nicht mehr umgehen darf. Die Sachlage war im Jahre 1883 eine wesentlich andere, beim ersten Termin der Ankündigung des Rückkaufes, als der Bundesrat bekanntlich von sich aus Nichteintreten auf den Rückkauf beantragte und die Räte ohne Weiteres diesem Antrag beistimmten. Damals war die Sachlage wenig abgeklärt, es mangelten gesetzliche Bestimmungen für die Feststellung derjenigen Faktoren, welche schliesslich zur Berechnung der Rückkaufsumme führen, und es ist richtig, dass damals der Rückkauf einigermaßen ins Blaue hinein hätte angekündigt werden müssen. Es begreift sich daher, wenn der damalige Referent der ständerätlichen Kommission, Herr Ständerat Wirz, drastisch sich dahin ausdrückte, dass die Väter des Vaterlandes mit verbundenen Augen in einen Abgrund sich stürzen müssten, wenn sie auf den Rückkauf eintreten wollten.

Heute ist die Situation, wie genügend ausgeführt wurde, eine andere. Wir haben Licht und befinden uns in einer aussergewöhnlich günstigen Rückkaufslage, wie — ich will Gesagtes nicht wiederholen — vom Herrn Kommissionsreferenten eingehend ausgeführt worden ist. Nun könnte ich, unter diesen Verumständen, wo so wichtige Interessen der gesamten Schweiz in Frage stehen, die Verantwortlichkeit nicht tragen, die Vorlage hier in den Ratsälen schon zu Falle und zu Grab zu bringen. Ich für meinen Teil wünsche und werde schon aus diesem Grunde für Eintreten stimmen, dass diese Frage dem Volke vorgelegt werde, dass wir endlich einmal wissen, was das Volk dazu sagt. Es ist darüber soviel behauptet und geschrieben worden, dass es gewiss in aller Wunsch liegt, endlich einmal die Wahrheit zu erfahren. Es hat der Herr Kommissionsberichterstatter nur zu recht, wenn er sagt, dass nur dem Volksentscheid gegenüber, sowohl im einen wie im andern Lager endlich Ruhe eintreten werde und dass nur diesem Entscheid die Interessenten sich fügen werden. Also lasse man das Volk entscheiden. Um das thun zu können, müssen wir eintreten.

Das sind die beiden hauptsächlichsten Gründe, die mich in der Kommission für das Eintreten bestimmt haben und die mich das auch hier zu thun veranlassen.

**Wirz:** Ich halte die Frage für allermindestens sehr zweifelhaft, ob der Bund ohne Verfassungsrevision zur Verstaatlichung und zum staatlichen Betrieb der Eisenbahnen kompetent sei.

Der Art. 26 der Bundesverfassung verleiht diese Kompetenz dem Bunde nicht; denn dieser Artikel legt nur die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in die Hände des Bundes. In der Gesetzgebungshoheit über einen Gegenstand liegt das Recht der legislatorischen Organisation und Kontrolle, keineswegs aber das Staatsregal oder das Staatsmonopol, welches in einem Rechtsstaat und zumal in einem Bundesstaate in keiner Weise sich von selbst versteht.

Der Art. 26 enthält eine staatsrechtliche Abmarkung zwischen Bund und Kantonen; es wurde hiedurch den Kantonen das Recht der Eisenbahngesetzgebung zu Gunsten der Eidgenossenschaft entzogen, aber es wurde kein Recht für den Staatsbetrieb geschaffen, sowenig als durch die Rechtssetzung des Staates die Rechtssphäre der physischen und juristischen Personen konfisziert wird.

Wo es sich um den Staatsbetrieb und um Staatsregale handelt, führt die Bundesverfassung eine ganz andere, kategorischere Sprache. So z. B. sagt der Art. 28 der Bundesverfassung: «Das Zollwesen ist Sache des Bundes,» nicht «die Gesetzgebung über das Zollwesen.»

Der Art. 38 sagt: «Dem Bund steht die Ausübung aller im Münzregal begriffenen Rechte zu.» Es heisst hier also nicht: «Der Bund hat die Gesetzgebung über das Münzwesen.»

Der Art. 41 legt die Fabrikation und den Verkauf des Schiesspulvers in die Hand des Bundes. Es ist das ein stringenter logischer Gegensatz gegenüber der blossen Gesetzgebungshoheit.

Wenn man ein Zündhölzchenmonopol auf dem Wege der Verfassungsrevision schaffen, hingegen das Recht zur Verstaatlichung und zum staatlichen Betrieb der Eisenbahnen in die diesbezüglich stillschweigende Verfassung hineininterpretieren will, so mahnt dies an den biblischen Vergleich von den Kameelen und den Mücken.

Durchschlaggebend scheint mir der Art. 42 der Bundesverfassung. Hier werden die Einnahmen des Bundes erschöpfend aufgezählt. Es heisst nicht: «Die Ausgaben des Bundes werden zunächst oder bis auf weiteres bestritten,» sondern es heisst ganz vorbehaltlos: «Sie werden bestritten aus den Hilfsquellen, die in litt. a. bis f. aufgezählt sich finden.» Da müssen wir uns wohl hüten, zu erklären, es sei dies nur eine provisorische Aufzählung und man könne diese Hilfsquellen beliebig auf dem Wege der Gesetzgebung oder der Budgetposition erweitern. Man könnte ja sonst mit gleichem Rechte eine direkte Bundessteuer einführen. Nein, der Art. 42 ist in seiner Abrundung und in seiner Vollständigkeit von höchster praktischer Bedeutung, er ist die verfassungsgemässe Gewähr gegen eine weitere Volksbelastung seitens der Eidgenossenschaft.

Nachdem aber der Art. 42 der Bundesverfassung von 1874 zwanzig Jahre jünger ist als das älteste Eisenbahngesetz des Bundes und nachdem dieses Eisenbahngesetz die Rückkaufbedingungen eventuell genau normierte, so wäre es ungemein nahe gelegen, in litt. c von Art. 42 der Verfassung dem Ertrage der Post- und Telegraphenverwaltung eventuell auch den Ertrag der Bundesbahnen beizufügen. Man hat also vollabsichtlich diese verfassungsgemässe Kompetenz nicht geschaffen. Man wollte sie nicht schaffen.

Die Konzessionen aber schaffen kein Verfassungsrecht, sie präzisieren im Specialfall das Rechtsverhältnis zwischen Bund und Bahn, sie schaffen singuläres Recht, sie sind ein Vertrag und ein Privileg, sie sind aber weder ein Gesetz noch ein allgemein verbindlicher Bundesbeschluss, sie sind ja nicht dem fakultativen Referendum unterworfen.

Und ein Gesetz kann sowenig als eine Konzession die Verfassung ergänzen. Sie können darum auch nur bedingungsweise für die Zukunft das Rückkaufsrecht präzisieren und begründen, sofern

nämlich die verfassungsgemässe Grundlage hierfür erst geschaffen wird.

Die Verteidiger der Bundeskompetenz stützen sich einzig auf den Art. 23 der Verfassung. Man muss bedenken, dass dieser Art. 23 der unveränderte Art. 21 der Verfassung vom Jahre 1848 ist und dass man damals noch keinen speciellen Artikel über die Gewässerkorrekturen kannte. Man hatte hierbei das Linthunternehmen im Auge; in der Kommission der Tagsatzung war kein Wort die Rede von den Eisenbahnen, sondern man berief sich namentlich auf die Erstellung einer den Genfersee mit dem Rhein verbindenden Wasserstrasse, auf die Entsumpfung des bernischen Seelandes und auf die Urbarisierung vieler Moorgegenden, wodurch sich eine Masse dürftiger Familien zur Auswanderung gezwungen sahen. In der Tagsatzung selbst dachte man dann allerdings auch an den möglichen Bau von Eisenbahnen. «Darüber aber äusserte sich, daran aber dachte kaum jemand in der hohen Versammlung, dass später mit Hilfe dieses Art. 21 ein ganzes schweizerisches Eisenbahnnetz vom Bunde festgesetzt, gebaut, bezahlt, ausgeführt, unterhalten und ausgebeutet werden solle.» Als schon die Perspektive zu eidgenössischer Unterstützung von öffentlichen Werken Bedenken erweckte, da wurden diese mit der dem Tagsatzungsabschied wörtlich entnommenen Bemerkung zurückgewiesen und beschwichtigt: «Die Eidgenossenschaft werde deshalb nicht nötig haben, Anleihen zu machen oder von den Kantonen Geldkontingente einzufordern oder die Zölle unverhältnismässig zu erhöhen; sie solle und werde nur innerhalb ihrer eigenen Hilfsmittel sich bewegen, und schon die moralische Unterstützung, welche sie durch Protektion gewähre, sei für das Gedeihen eines Unternehmens von unberechenbarem Werte.»

Ich entnehme dieses Citat dem Berichte des Herrn Landammann Hungerbühler, welchen er am 1. Mai 1852 im Namen der Kommissionsminderheit dem Nationalrate erstattete und welchem der Nationalrat mit annähernd vier Fünftel Stimmenmehrheit und der Ständerat mit Einmütigkeit beigetreten ist.

Das Expropriationsgesetz war damals schon erlassen und Herr Hungerbühler stellte sich auf den Boden, dass ausnahmsweise oder im Notfalle die Eidgenossenschaft den Bau von Eisenbahnen unterstützen und einzelne Eisenbahnen, unter Anwendung des Expropriationsrechtes, sogar selber bauen dürfe. Es beziehe sich diese Kompetenz aber nur auf den Notfall und vom Bau und Betrieb eines allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetzes könne an Hand von Art. 21 keine Rede sein. Dieser Bericht war unter andern unterzeichnet von Dr. Kern, dem deutschen Redactor der Bundesverfassung von 1848, und es handelte sich hierbei keineswegs nur um die Privatansicht der Herren Escher, Heer, Blanchenay, Bavier, Kern und Hungerbühler, sondern diese Ansicht wurde interpretativ und gesetzgeberisch sanktioniert durch das damals auf dem Boden der Bundesgesetzgebung gegenüber dem Volke souveräne Parlament.

Das Eisenbahngesetz vom Jahre 1852 war ein Annex und ein Ausfluss des nationalrätlichen Kommissionsminderheitsberichtes und der Art. 14 betr. die Rückkaufsbedingungen ist staatsrechtlich vom Standpunkte dieses Berichtes zu beleuchten. Die Konzessionen konnten doch nicht auf eine Ewig-

keit erteilt werden und man wollte und musste sich das Rückkaufsrecht für den Fall wahren, dass in Zukunft für den Bundesbetrieb die verfassungsgemässe Kompetenz geschaffen werde. Es braucht allerdings einen ziemlichen Heroismus dazu, um aus Art. 23 das Recht des Bundes zum Eisenbahnbetrieb herauszufinden. Bau und Betrieb sind überhaupt begrifflich, geschäftlich und volkswirtschaftlich ein kolossaler Unterschied. Der Betrieb in seiner Permanenz und mit allen seinen Ueberraschungen ist von eminent grösserer Tragweite. Und der Art. 23, überhaupt der gesamte Text der Bundesverfassung, spricht mit keinem Worte vom Staatsbetrieb der Eisenbahnen.

Nun aber liegt das Strassenregal nicht in der Hand des Bundes. Die Eidgenossenschaft ist überhaupt kein primäres Staatswesen, sie ist grundsätzlich heute noch kein Einheitsstaat, welcher überall da eingreifen darf, wo es die *suprema lex*, die *salus publica* erfordert. Das wäre ja überhaupt die Theorie des vollendeten Staatsabsolutismus.

Die Eidgenossenschaft hat an der Hand von Art. 3 der Bundesverfassung die Beweislast für ihre Kompetenzen und sie hat diese Beweislast nicht nur gegenüber den Kantonen, sondern gegenüber einem nicht weniger wichtigen und berechtigten Faktor, gegenüber der freien Thätigkeit des Volkes.

Die Freiheit von Handel und Gewerbe, die Freiheit der Arbeit, die Freiheit der Association ist gewährleistet. Unser ganzes Staats- und Gesellschaftsleben fusst und entwickelt sich auf dem Boden der Freiheit. Die Monopole sind auf ein Minimum beschränkt; sie sind in Art. 31 der Bundesverfassung für Bund und Kantone erschöpfend aufgezählt. Es muss sonach für weitere Staatsbetriebe erst eine ausdrückliche Bundeskompetenz geschaffen werden.

Dass übrigens auch andere Leute die Ueberzeugung hegten, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht ohne Bundesrevision erfolgen dürfe, dafür ist unverdächtigster und massgebendster Zeuge der leider verstorbene Nationalrat und Eisenbahndirektor Marti, der nicht nur in eigenem Namen, sondern im Namen der technischen Abteilung der bundesrätlichen Expertenkommission folgende Erweiterung von Art. 26 der Bundesverfassung beantragte: «Der Bund hat das Recht, Eisenbahnen für eigene Rechnung zu bauen oder zu erwerben und zu betreiben. Er ist befugt, für den Erwerb von Eisenbahnen das Recht der Expropriation geltend zu machen. Die nähern Bestimmungen sind der Gesetzgebung vorbehalten.»

Ein Mitglied des Nationalrates, welches zur Zeit der Rückkaufsdebatte im Jahre 1883 Mitglied der ständerätlichen Eisenbahnkommission gewesen ist, stellte den Antrag, auch den Betrieb der Eisenbahnen und das diesbezügliche Expropriationsrecht auf dem Weg der Verfassungsrevision in die Bundeskompetenz zu legen.

Das sind Zeugen und Fachmänner, denen selbst der hochverehrte Herr Bundesanwalt das Prädikat der Autorität, der Unparteilichkeit und Bundestreue nicht absprechen wird.

All' das hat aber viel mehr als theoretische Bedeutung, weil wir verschiedene Faktoren für die Bundesgesetzgebung und für die Bundesrevision besitzen. Statt des bloss fakultativen Volksreferendums ist ja für jede Verfassungsänderung das obligato-

rische Doppelreferendum des Volkes und der Stände vorgeschrieben.

Und wenn die kleinern und mittlern Kantone nicht auf den Rest ihrer Hoheit definitiv verzichten wollen, so kann es ihnen unmöglich belieben, dass zwar das Schächteverbot als eine Verfassungsnovelle behandelt wird, dass sie aber zur Kreierung einer Staatsschuld von einer Milliarde und von über 20,000 neuen Bundesangestellten kein Sterbenswort zu sagen haben. Ein solches Verfassungsrecht würde allerdings am denkbar grössten Anachronismus leiden. Die Verfassung ist das Grundgesetz, alle fundamentalen Fragen müssen durch das Grundgesetz zunächst geregelt sein, sonst mangelt uns bald alle Logik und Konsequenz in der staatsrechtlichen Entwicklung der Eidgenossenschaft. Welche Frage war aber einschneidender seit der Annahme der Bundesverfassung von 1874 als diese Rückkaufsfrage? Und seither wurden doch schon zehn Verfassungsnovellen dem Volke und den Ständen unterbreitet. Gerade bei dieser kolossalen Steigerung nicht nur der Macht sondern auch der moralischen und rechtlichen Verantwortlichkeit des Bundes, gerade bei dieser ungeheuren Interessenfrage ist es notwendig, dass nicht nur eine knappe Volksmehrheit, sondern dass die verschiedenen Landesteile und die Mehrheit der eidgenössischen Stände für ihre berechtigten Interessen sich beruhigt fühlen. Das wird durch die schuldige Rücksichtnahme auf eine friedliche Entwicklung der vaterländischen Verhältnisse gebieterisch erfordert. —

Materiell stellen wir uns die Frage: wäre es gut gewesen, wenn im Jahre 1852 der Staatsbau beschlossen worden wäre? Niemand wird bestreiten, dass diese Frage logisch und praktisch mit der Rückkaufsfrage in engster Wahlverwandtschaft steht.

Man wollte den Staatsbau, weil man glaubte, es finde sich sonst das Kapital nicht zu einem notwendigen und rationalen Eisenbahnsystem. Man berief sich diesbezüglich auf die sehr einlässlichen Gutachten hochberühmter Techniker und Finanzmänner des Auslandes und der Eidgenossenschaft. Ein leiser Zweifel in die Richtigkeit ihrer Voraussetzungen ist damals wie heute in offiziellen Kreisen fast wie eine Häresie erschienen.

Für das Staatseisenbahnnetz war im Jahre 1852 eine Länge von 750,6 km, eine Bauperiode von 12 Jahren und ein Kostenpreis von Fr. 124,177,000 oder Fr. 166,000 per km vorgesehen.

Nun waren im Jahre 1861 nicht nur sämtliche im Programm der Staatsbahnfreunde vorgesehenen Linien gebaut, sondern es waren statt 751 km 1051 km im Betriebe. Die Baukosten dieser 1051 km beliefen sich auf 349,5 Millionen Franken oder Fr. 332,000 per km. Das kilometrische Kostenbetreffnis stellte sich mithin auf mehr als den doppelten Betrag des Voranschlages.

So kann man sich in besten Treuen irren.

Wir haben noch nie gehört, dass das Privatkapital und das Privatinteresse bezüglich baulicher Ersparnisse weniger vigilant sind als der Staat.

Und jetzt? Auf Ende des Jahres 1895 waren 3576,5 km im Betrieb. Die Privatindustrie hat so nach in einer Zeit von 42 Jahren ein schweizerisches Bahnnetz geschaffen, welches das projektierte Netz der Staatsbahnfreunde um das Siebenfache übertrifft und welches im Verhältnis zur Be-

völkerung den Vergleich mit dem jedes andern Landes aushält.

Kein Mensch denkt daran, dass das Staatsbahnsystem auch nur annähernd das nämliche geleistet hätte.

Und jetzt steigen Konzessionsgesuche wie Pilze aus dem Boden. Und jetzt handelt es sich um die west- und ostschweizerischen Alpenpässe. Man müsste blind sein, um nicht einzusehen, dass nach der Verstaatlichung der fünf grossen Bahnen diese zwei erdrückenden Konkurrenzfragen sofort an die Eidgenossenschaft herantreten.

Und welch' erschütternde, unwürdige Kämpfe hätten die Eidgenossenschaft nahezu aus Rand und Band gebracht! Man denke nur an die Oron- und die Gotthardbahn! Es wäre ein Kampf Aller gegen Alle gewesen und am Ende des Liedes hätten sich Koalitionen zum finanziellen Ruin der Eidgenossenschaft gebildet. Der patriotische Sinn und das Zusammengehörigkeitsgefühl des Schweizervolkes hätten bei weitem nicht jenen Aufschwung genommen, der jetzt in glücklichen und ernsten Tagen in so erhebender Weise sich bekundet. Nicht nur der finanzielle Kredit, sondern auch das moralische Ansehen der Eidgenossenschaft würde bei weitem nicht so unerschüttert dastehen, sie würden bei weitem nicht jenes unbezahlbare ethische Kapital der Wehrkraft bilden, dessen das Schweizervolk gegenüber den Fürsten und Völkern Europas sich erfreut.

Es ist von einem der ersten und objektivsten schweizerischen Fachmänner konstatiert, dass im Jahrzehnt 1876—1885 das Aktienkapital in den schweizerischen Normalbahnen, abgesehen von den Gotthardbahnsubventionen und abgesehen von den bei der Liquidation der Ligne d'Italie, des Jura Neuchâtelois, der Ostwestbahn und der Nationalbahn gänzlich verlorenen Kapitalsummen eine jährliche Einbusse gegenüber einem mässig berechneten Normalzins von annähernd 12 Millionen Franken zu verzeichnen hatte.

Ist es billig, dass man, wenn die Bahnen jetzt bessere Geschäfte machen, sie tief unter dem Kurswert kaufen will? Zumal jene Aktien, die in der Hand der Kantone und des schweizerischen Mittelstandes sich befinden, haben in den letzten Jahren bei weitem nicht alle eine Handänderung erfahren.

Der Aktionär ist übrigens nicht der Landesfeind. Der Aktionär ist der Erbauer unserer Eisenbahnen, beziehungsweise dessen Rechtsnachfolger.

Gegen den Aktienschwindel haben wir ein Gesetz, und wir sind jeden Augenblick dabei, dass man auf dem Wege der Gesetzgebung und Kontrolle den Aktienschwindel, d. h. die unsittliche, volkswirtschaftlich schädliche Spekulation und Manipulation mit Aktien, noch viel energischer bekämpfe.

Seit dem ersten Rechnungsgesetz, d. h. seit dem Jahre 1883 hatte der Bundesrat beziehungsweise das Bundesgericht das Recht und die Pflicht, jede übertriebene, die Entwicklungs- und Lebensfähigkeit der Eisenbahnen schädigende Dividendenverteilung zu verhindern. Wenn dies nicht geschehen ist, so erhöhte diese Unterlassung den Kredit und Kurswert der Aktien, und es stünde nun den eidgenössischen Behörden übel an, wenn infolge dieser stillschweigenden staatlichen Sanktion der gutgläubige Erwerber durch wesentliche Herabminderung des Rückkaufspreises geschädigt werden sollte.

Ein jährliches Betriebsdefizit von 12 Millionen Franken aber hätte die Eidgenossenschaft und ihre Kulturbestrebungen auf den Kopf gestellt. Wo hätten wir noch das Geld gefunden für die Gewässerkorrekturen, für die Alpenstrassen, für die Landwirtschaft, für den gewerblichen Unterricht, für die grossartige Entwicklung des Polytechnikums, für die edeln historisch-patriotischen Bestrebungen, für Ehr und Wehr des Vaterlandes?

Die 12 Millionen hätten zur Deckung jährlich ein zehnfaches Geldkontingent gefordert. Das wäre gleichbedeutend gewesen mit 4 Franken Steuer auf den Kopf der Bevölkerung. Bern allein hätte jährlich 1,532,000 Franken steuern müssen. Was hätte das Bündnervolk dazu gesagt, wenn es für die einzige Bahn von Maienfeld nach Chur jährlich 183,560 Franken an die Eidgenossenschaft hätte zahlen müssen?

Sage man ja nicht, es wären dann weniger Bahnen gebaut worden! Das wäre dann allerdings die schlimmste Folge des Staatsbausystems gewesen. Wo würde man sich eine Bahn weg wünschen? Sollten wir denn obskure, von der Kultur noch unbeleckte Hinterwäldler sein? Wie stünde es mit der viel gerühmten republikanischen Gleichberechtigung und wie stünde es mit den eidgenössischen Finanzen? Die Bundeseinnahmen in Post und Zöllen stehen im engsten Zusammenhange mit der Kulturentwicklung des Landes und diese Kulturentwicklung in Landwirtschaft, Handel und Industrie steht erfahrungsgemäss in innigster Wahlverwandtschaft mit der Entwicklung der Eisenbahnen.

Die Zolleinnahmen kommen nicht vom Himmel, sie kommen von der Produktion und Kaufkraft des Volkes. Ihre permanente Zunahme ist Zeuge der allgemeineren Wohlfahrt. Sie stehen naturgemäss in direktester Beziehung zum Eisenbahnverkehr. Nun haben sich bei annähernd gleichen Zollansätzen die Zolleinnahmen von dem Beginne des schweizerischen Eisenbahnnetzes, d. h. vom Jahre 1858 bis 1866 nahezu vervierfacht, und seither haben sie sich bei mässiger Steigerung einzelner Zollansätze neuerdings verdoppelt.

Wir haben allerdings eine Unterbilanz der Ausfuhr gegenüber der Einfuhr von mehr als 200 Millionen Franken. Das ist aber nur ein Beweis, dass wir erstens die Produktionsfähigkeit und die Absatzquellen des Landes fördern müssen und dass wir zweitens der Fremdenindustrie in hohem Mass bedürfen. Bei der enormen Konkurrenz des Auslandes erhält und fördert nur die Dichtigkeit unseres Eisenbahnnetzes die Fremdenindustrie.

Ein Beweis, dass die Wohlhabenheit im Schweizervolke seit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes sich verallgemeinert und demokratisiert hat, liegt darin, dass die Guthaben der Sparkasseneinleger von 1852 bis 1866 von 60 Millionen auf 600 Millionen Franken stiegen. Und von der geistigen Regsamkeit des Schweizervolkes sowie von dessen familiärem Zusammenwachsen zeugen die 100 Millionen Briefe, welche die eidgenössische Post letztes Jahr zumeist durch die Eisenbahn befördert hat. Ist denn das nicht eine stolze, lebensfreudige Entwicklung, auf welcher wir gestrosten Mutes weiter bauen dürfen?

Was wir auf dem Boden des Staatsbausystems nicht erhalten hätten, ist die Gotthardbahn, deren Anlagekapital auf eine Viertelmilliarde sich bezifferte.

Was zahlte die Eidgenossenschaft daran? Nach langwierigen und heissen Kämpfen hat die Bundes-

kasse den höchst bescheidenen Betrag von 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen beigesteuert. Wären wir unter der Herrschaft des Staatsbahnsystems gestanden, so hätte der Bund erstens die von der S. C. B. und N. O. B. bezahlten 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Franken decken müssen, er hätte aber auch zweitens die von Deutschland und Italien gespendeten 88 Millionen auf seinen Passivkonto verschreiben müssen. Die Würde und die Selbständigkeit der Eidgenossenschaft hätten es verboten, dass der Bund für eine Bundesbahn Subventionen im Betrag von 88 Millionen Franken von übermächtigen Auslandstaaten verlangt und angenommen hätte. Jetzt steht der Bund der Gotthardbahn gegenüber selbständig da und er ist von den Auslandstaaten mit allen nur wünschbaren Kompetenzen ausgestattet. Nach der Verstaatlichung wäre er der verantwortliche, sehr abhängige Frachtführer der zwei grossen Nachbarstaaten. Ganz das gleiche trifft beim Simplon zu.

Wie stünde es nun mit dem Bau und Betrieb der ost- und westschweizerischen Alpenbahnen? Die Freiheit des Eisenbahnbaues wird uns am besten zur dreifachen transalpinen Krönung unseres herrlichen Eisenbahnnetzes führen.

Die verehrten Herren Centralisten lieben es, die bestehenden Verhältnisse in möglichst dunkeln Farben darzustellen. Wir möchten aber vor einer überscharfen Kritik dieser Verhältnisse schon darum freundeidgenössisch warnen, weil die Eisenbahnen schon lange unter der Gesetzgebungshoheit und Kontrolle der eidgenössischen Behörden stunden. Licht und Schatten der dermaligen Zustände fallen darum nicht nur auf Departement und Bundesrat, sondern auch auf uns, das Parlament, zurück.

Hinsichtlich der Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes, hinsichtlich der verhältnismässigen Zahl von Fahrgelegenheiten, hinsichtlich der zuvorkommenden Behandlung des Publikums sowie hinsichtlich der Fürsorge der Verwaltungen für ihre Angestellten stehen nach Ansicht der hervorragendsten schweizerischen Fachmänner unsere Bahnen hinter den Bahnen der andern Länder nicht zurück. Ebenso können die Taxen, zumal die Personentarife, bei billiger Berücksichtigung aller massgebenden Verhältnisse, durchschnittlich nicht als exorbitant betrachtet werden. Unsere Schnellzüge haben keine Weltstädte zu bedienen; einen allzu raschen Lauf verbietet ihnen die Rücksicht auf die Betriebssicherheit und auf die topographische Konfiguration des Landes, vor allem aber das gottlob stark ausgeprägte Gefühl der Gleichberechtigung. Die kleinen Stationen mit ihren Hinterländern machen die grossenteils konzessionsgemäss gewährleisteten Bedienungsansprüche mit vollem Rechte ganz energisch geltend. Die Landbevölkerung soll nicht die willenlose Dienerin der Städte sein. Der Bahnbetrieb anderer Länder, auch derjenige der Staatsbahnen, ist ebenso kostspielig als derjenige unserer Privatbahnen. Die schweizerischen Bahnen haben lange vor dem Ausland die Beheizung der Personenwagen dritter Klasse eingeführt. Ebenso haben sie, über die Konzessionen hinaus, den meisten Schnellzügen Wagen dritter Klasse eingereiht. Ebenso veranlasste sie die Konkurrenz und das eigene Interesse zu einer höchst bedeutungsvollen Tarifierleichterung durch Abonnemente. Auf der Brünigbahn, auf welcher die Bergtaxe die Volksklasse nur bedeutungslos belastet, haben wir die besten Abonne-



mente in der Schweiz. Sie sind nämlich an keine Zeit gebunden, sie sind kilometrisch, d. h. sie dienen von jeder Station zu jeder andern und sie sind darum für die Landbevölkerung zu 50 % eine eigentliche Taxermässigung. Diese ungemein volkstümlichen und von der Bahngesellschaft nicht perhorreszierten Abonnemente dürften von der staatlichen Gleichmacherei gefährdet sein. Die Schweiz war auch seit Dezennien dem Ausland voraus in der höchst bequemen Einrichtung der direkten Personen-, Güter- und Viehbeförderung von und zu jeder Inlandstation.

In das schwarze Buch der Bahnen schreibt man hauptsächlich folgende vier Punkte:

1. Transportreglement und Haftpflicht. Die Transportreglemente bedurften aber von jeher der Genehmigung des Bundesrates und die Haftpflicht ist durch die Bundesgesetzgebung geregelt. Wo haben wir denn die Gewähr, dass der Bundesbahnbetrieb alle berechtigten Klagen aus der Welt schafft, nachdem sich der Bundesrat bisher beharrlich und erfolgreich geweigert hat, die Posttransporte der allgemeinen Haftpflichtgesetzgebung zu unterstellen?

2. Die Lieferfristen. Diese sind für den internen Verkehr, z. B. im Vergleich zu den deutschen Staatsbahnen, nicht ungebührlich lang. Für den internationalen Verkehr wird auch der Bundesrat mit seinen Bundesbahnen kaum viel grössern Einfluss üben können. Der Grossteil der Klagen dürfte aber auf die Güterspediteure zurückfallen, welche die aufgegebenen Güter aufspeichern, bis sie auf die gleiche Station eine ganze Wagenladung senden können.

3. Das Reklamationwesen, welches allerdings mitunter viel zu schleppend ist. Aber das schweizerische Eisenbahnnetz wird nur stückweise centralisiert. Es kursiert auch in der Zukunft die Unmasse kleiner Nebenbahnen. Sodann wird fast zweifellos auf dieser Grenzscheide von Verwaltung und Gericht der centralisierte Betrieb von den Komplikationen eines bürokratischen Instanzenzuges sich nicht frei halten können. Für den internationalen Verkehr besitzt aber die Eidgenossenschaft im Ausland keine Jurisdiktion.

4. Die Tarifpolitik. Unter der Instabilität der Tarife leiden die Bahngesellschaften zweifellos mehr als das Publikum; denn die Gravitation geht nach unten. Diese beständige Fluktuation hängt für das In- und Ausland zusammen mit der Eröffnung neuer Linien, welche notwendig irgendwo eine Distanzenkürzung und folgerichtig nach dem Gesetz der Konkurrenz eine Tarifiermässigung zur Folge haben. Eine weitere Ursache liegt in der formidablen Konkurrenz, welche sich die von den Seehäfen ausstrahlenden Bahnlinien in der Bedienung der Binnenländer machen. Daraus erwächst jedenfalls der Schweiz kein Nachteil. Allgemeine, nicht ausnahmsweise Begünstigungen für den internationalen Verkehr müsste aber auch die Bundesbahn einräumen, sonst würde das Bahnnetz der kleinen Schweiz vom Weltgüterverkehr vielfach abgeschnitten werden. Für den internen Verkehr stehen jetzt die Bahnen unter dem Hochdruck der Konkurrenz und der öffentlichen Meinung.

Jetzt findet man bei den zuständigen eidgenössischen Amtsstellen gegenüber den Bahngesellschaften ein bereitwilliges Gehör: Später aber dürfte der Volksmund, *sit venia verbo*, hie und da den derben

Ausdruck sich erlauben, dass man sich vom Pontius an den Pilatus wenden müsse.

Die bisherigen Rückkaufsbestrebungen waren so wenig konsequent und giengen von so grundverschiedenen Voraussetzungen aus, dass der schlichte Volksverstand unwillkürlich über die absolute Treffsicherheit der eidgenössischen Finanzgrössen bescheidene Zweifel hegen muss.

Bei dem Ankauf der J. S.-Aktien hätte man gesetzgeberisch nicht nur auf die Verwendung des Reingewinnes, sondern auch auf die Deckung der Defizite reflektieren sollen. Und es ist vielleicht nur ein Mangel an geschäftlicher Routine und mathematischer Schulung, wenn jetzt Tausende im Volke nicht begreifen, warum das gleiche Kaufobjekt jetzt viel weniger wert sein soll als wie man es freihändig vor wenig Jahren kaufen wollte.

Das jetzige Rückkaufsprojekt hat das für sich, dass es von einem mehr allgemeinen Prinzip ausgeht und auf konzessionsgemäsem Boden sich bewegt. Aber es hat das gegen sich, dass es vor der rechtsverbindlichen Erklärung des Rückkaufes über den Kaufpreis unmöglich klaren Wein einschenken kann. Es liegt enorm viel Arbeit in den botschaftlichen Zahlengruppen, aber sie sind vielfach nur eine Wahrscheinlichkeitsberechnung, sie beruhen naturnotwendig grossenteils auf kontroversen Hypothesen.

Doch werfen wir noch rasch einen Blick ins Ausland! Die entschiedene Mehrzahl der europäischen Bahnlinien ist im Privatbesitz und Privatbetrieb. Staatsbahnen haben vorwiegend:

1. Bayern. Den vom Staate gebauten Linien machte die Ostbahngesellschaft derart Konkurrenz, dass sie vom Staate erworben werden musste. Könnte nicht bei gleichem unnatürlichem Dualismus ein ähnliches Zwangsverhältnis auch in der Schweiz eintreten?

2. Sachsen. In diesem übervölkerten, hochindustriellen Lande baute der Staat alle Bahnen, mit Ausnahme der Leipzig-Dresdenerbahn, die er im Jahre 1876 erwarb.

3. Italien. Bei der Vereinigung der einzelnen Staaten fehlte in Mittel- und Süditalien ein die Industrie förderndes, maschenreiches Bahnnetz, und die oberitalienische Bahngesellschaft blieb nach der Eroberung der Lombardei grossenteils in den gleichen Händen wie die österreichische Südbahn, was die öffentliche Meinung als eine Landesgefahr betrachtete. Der Uebergang zum Staatsbahnsystem erschien sonach gewissermassen als eine volkswirtschaftliche und politische Notwendigkeit. Der Staatsbetrieb machte dann aber so entschieden Fiasko, dass sämtliche Staatsbahnen an zwei Privatgesellschaften pachtweise übertragen wurden. Italien ist sonach ein abschreckendes Beispiel für die Verstaatlichung der Eisenbahnen.

4. Oesterreich-Ungarn verkaufte und kaufte viele Bahnen zweimal. Sowohl in Oesterreich wie in Ungarn bilden die enormen Betriebsdefizite der Staatsbahnen und die grossen Summen, welche die zu gunsten der Privatbahnen übernommene Zinsengarantie verschlingt, fortdauernd den Gegenstand schwerster Sorge der beidseitigen Finanzminister.

5. Rumänien kaufte im Falliment Stroussbergs seine Staatsbahn ausserordentlich wohlfeil.

Doch das Ideal der Staatsbahn findet sich in einem andern Lande; es findet sich in jenem Staate,

bei welchem wir auch für den Kulturkampf, für die Militär- und Rechtseinheit und für eine gewisse bürokratische Schneidigkeit im Autoritätsbewusstsein in die Schule giengen; es findet sich im Lande des Schulmeisters von Sadowa, im Lande des ausgeprägtesten, allerdings sehr monarchisch zugespitzten Staatsgedankens, es findet sich in Preussen.

Wenn sich aber alles für uns schickt, was sich für Preussen schickt, dann kopieren wir auch das Junkertum und das plutokratische Dreiklassenwahlssystem!

Preussen war schon seit einem halben Jahrhundert im Besitze von Staatsbahnen, deren Netz im Verlaufe der Zeit eine so gewaltige Ausdehnung erhielt, dass der endliche Uebergang aller wichtigen Privatbahnen an den Staat gewissermassen zur zwingenden Notwendigkeit geworden war.

Dabei war Preussen so glücklich, in seinem Minister der öffentlichen Arbeiten, Herrn von Maybach, eine fachmännische Autorität von ganz eminenten Bedeutung zu besitzen.

Es ist unter den Fachmännern ein dogmatisch feststehender Grundsatz, dass nur eine starke, von den äussern Strömungen möglichst unabhängige Regierung die Eisenbahnen derart verwalten kann, dass sowohl die Interessen des Fiskus als die Verkehrsbedürfnisse aller Berufsklassen und Landesteile eine gerechte, gleichmässige Berücksichtigung erhalten.

Nun ist gegenüber Parlament und öffentlicher Meinung das preussische Ministerium viel mehr ein rocher de bronze als der schweizerische Bundesrat.

Von der preussischen Staatsschuld trifft es 180 Franken auf den Kopf der Bevölkerung, während nach der Verstaatlichung der grossen Bahnen nur die Eidgenossenschaft, abgesehen von den beinahe 300 Millionen Schulden der Kantone und Gemeinden, einer Staatsschuld von 350 Franken auf den Kopf der Bevölkerung sich rühmen darf. Der preussische Staat bezieht aus seinen Domänen, Hüttenwerken und Salinen eine Jahreseinnahme von 70 Millionen Franken.

Die Hauptsache aber ist, dass er seine Schuld dem inländischen Kapital, dem eigenen Volke schuldet. Die Schweiz hingegen ist bei weitem nicht reich genug, um ein Milliardenanleihen zu 3% zu absorbieren. Die eidgenössischen Staatsschuldscheine werden darum grösstenteils ein Spekulationspapier der fremden Börsen werden. Und wehe der Schweiz, wenn ihr bisher blühender, weil mit grosser Sorgfalt gewahrter Kredit erschüttert wird und wenn sie in Tagen innerer Not oder europäischer Konflagrationen abhängig ist von den Königen der fremden Börsen!

Ein gewaltiger Unterschied besteht auch bezüglich der Rekrutierung des Beamtenpersonals. Der preussische Beamte ist auf Lebenszeit gewählt; sein Gehalt ist grösser als bei uns, er bezieht eine Staatspension, für Witwe und Kinder wird gesorgt. Dafür muss der Bewerber um ein Administrativamt im Eisenbahndienst sich über staatswirtschaftliche und kameralistische Kenntnisse ausweisen, und jede Beförderung sowie die Verleihung des Beamtencharakters ist abhängig von einer strengen speciellen Prüfung. Dem Eisenbahnminister stehen infolge der bevorzugten und gesicherten Stellung der Staatsbeamten auch für die höchsten Aufgaben ausgezeichnete Kräfte in genügendem Masse zu Gebote, welche das Ganze zu beherrschen vermögen und welche

die notwendige allgemeine Bildung sowie die geeigneten Gesellschaftsformen besitzen, um das Amt in allen Richtungen würdig und mustergültig zu vertreten.

Der Schweizer ist von Haus aus zweifellos so praktisch und intelligent als der Preusse. Aber Welch' prekäre Stellung nimmt in der Gesellschaftshierarchie bei uns der Beamte ein! Man fordert von ihm keine wissenschaftlichen Garantien und er erhält für Zukunft und Familie keine Garantien. Darum ist der Beruf des Arztes, des Anwalts und zumal des Geschäftsmannes viel verlockender als die Carriere des Beamten. Werden darum in allmählicher, stufenmässiger Entwicklung die brauchbaren Leute für die höhern Stellen mit ganz notwendiger Gewissheit nachwachsen? Und jetzt wird man bei den Direktionen der Privatverwaltungen wohl tüchtige Abteilungschefs finden können. Viel schwieriger aber dürfte es sein, wegen der auf diesen Direktionen durchgeführten Teilung der Arbeit, Männer zu finden, welche das Ganze gleichmässig übersehen und mit Meisterschaft beherrschen. Missgriffe in der Centralleitung werden aber nach der Verstaatlichung der Bahnen viel verhängnisvollere Konsequenzen haben.

Und dann die Streikgefahr! Wo ist diese grösser, in Preussen mit der Beschränkung der Vereinsfreiheit, mit den Waffen des Staatsabsolutismus und mit der sichern Reserve einer für den Eisenbahndienst speciell eingeschulten Heeresabteilung — oder in der Schweiz, wo jedermann weiss, dass wir keine diensttüchtige Reservemannschaft zur Verfügung haben, und wo wir, weil uns die Freiheit Lebensprinzip ist, nicht wegen socialer Gefahren an der magna charta libertatum rütteln lassen?

Nein, wenn ein Staat zum Eisenbahnstaatsbetrieb geeignet ist, so ist es Preussen — und wenn ein Staat hiezu nicht geeignet ist, so ist es die schweizerische Eidgenossenschaft.

Es hat mich schon manchmal verwundert, wenn unsere Herren Centralisten ihr Licht in Preussen suchen und nicht in den Ländern der germanischen Freiheit, in England und Nordamerika. Sie finden eben da nicht die Sonne von Austerlitz, die der absoluten Staatsgewalt zum Siege leuchtet. England und Nordamerika sind aber nicht nur die klassischen Länder der Freiheit, sie sind gerade darum auch die Länder der grossartigsten volkswirtschaftlichen Entwicklung. Ich bin absolut kein Freund des manchesterlichen laissez faire, laissez aller gegenüber der Ausbeutung des Schwachen durch den Starken; aber davon ist die eminent praktische Energie der britischen Staatsmänner längst zurückgekommen. Nein, beschneiden wir mit möglichster Entschiedenheit alle Auswüchse der Aktiengesellschaften und wahren wir auf dem Wege der Gesetzgebung mit möglichstem Nachdruck die öffentlichen Interessen, aber tauschen wir nicht die Treibhausatmosphäre des Staatsmonopolismus und des Staatsabsolutismus ein gegen die frische Schweizerluft der individuellen und korporativen Freiheit!

Als Hauptgrund der Verstaatlichung wird betont, dass die Bahngesellschaften einen Staat im Staate bilden und dass sie die Interessen der Aktionäre gegenüber dem Gemeinwohl fördern. Das ist eine schwere Anklage für die eidgenössischen Behörden. Warum besitzt denn verfassungsgemäss die Eidgenossenschaft die Gesetzgebung und Aufsicht über

Bau und Betrieb der Eisenbahnen? Und wer erteilt denn die Konzessionen? Wer setzt ihren Text in zahllosen Fällen nach der gleichen Schablone fest? Sind sie denn nicht samt und sonders nach Begutachtung des Eisenbahndepartementes Erlasse des schweizerischen Parlamentes? Departement, Bundesrat und Bundesversammlung tragen also die Schuld, wenn das Eisenbahnrecht zu wenig das Gemeinwohl wahrt. Das wäre aber eine durchaus ungerechte Anklage, denn wir alle sind vernünftige Männer und darum wollten wir den Bau der Eisenbahnen nicht zu sehr erschweren. Ist übrigens unsere Eisenbahngesetzgebung nicht mit Fug und Recht ein feindurchdachtes System von privilegia onerosa für die Bahnen? Bedürfen denn nicht unter allen Aktiengesellschaften einzig ihre Statuten der Genehmigung des Bundesrates? Bedarf nicht jede Handänderung an der Bahn der Sanktion des Parlamentes? Sind die Maxima der Tarife und die Minima der Tagesfahrten nicht ein rechtsverbindliches Pflichtenheft? Muss nicht jede Jahresrechnung und jede Dividendenzahlung vom Bundesrate, bzw. vom Bundesrichte gutgeheissen sein? Steht denn nicht der Bahnbetrieb unter der Aufsicht des Bundesrates und werden nicht alle die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes betreffenden Vorschriften und Verfügungen allgemeiner Natur entweder direkt vom Bundesrat erlassen oder bedürfen sie nicht vor dem Erlass durch die Bahnverwaltungen der Genehmigung des Bundesrates? Trifft dies nicht voll und ganz zu bezüglich der Bahnpolizei, der technischen Einheit, der Signalordnung, des Transportreglements, der Fahrpläne, der Abänderung der Tarife, der technischen und kommerziellen Anschlussverhältnisse, der Disciplinarverhältnisse des Personals u. s. w.? Ist das Stimmrecht der Aktionäre nicht an einen viel schärfern Formalismus gebunden als bei allen andern Aktiengesellschaften? Die Bahngesellschaften können auch nur teilweise ihre Verwaltungsräte selber wählen. Sie können ihre Angestellten wählen, sie können nicht zur Ermässigung konzessionsgemässer Taxen und zum Bau neuer Linien gezwungen werden; in allen andern Punkten stehen sie unter schärfster Kontrolle der Staatsgewalt. Der Sprechende betont dies um so mehr, weil er zu jeder verfassungs- und konzessionsgemässen Wahrung der Staatshoheit und der Volksinteressen gegenüber den Eisenbahnen half.

Der Bund befindet sich in der ebenso beneidenswerten als seltenen Lage, nichts zu bezahlen, aber fast alles zu befehlen. Wer mit dieser Lage sich nicht zufrieden giebt, der fordert die Rache der Götter auf sein missvergnühtes Haupt herunter. Die Götter lieben den Dank und nicht die beständige Unzufriedenheit.

Man argumentiert mit der Kriegsgefahr. Ums Himmelswillen! muss denn nicht nach der bestehenden Gesetzgebung der Bahnbetrieb bei jeder imminen- ten Kriegsgefahr sofort an die Organe des Bundes übertragen werden? Und trifft denn nicht auch hier das völkerrechtliche Hauptmotiv gegen eine Staatsbank zu? Wollen wir denn, dass unsere Bahnen bei einer feindlichen Invasion, die der liebe Gott verhüten möge, nicht nur okkupiert, sondern als Staatsgut konfisziert werden, sodass der Feind den Rückkaufspreis mit eiserner Faust diktieren könnte? Und wenn man jetzt an einzelnen Bahnhöfen militärische Vorkehrungen treffen will, so muss das die

Bahn gegen eine billige Entschädigung gestatten. Der Bund wird hiefür auch nach der Verstaatlichung selbstredend die Kosten tragen müssen.

Man verspricht sich goldene Berge von einer ebenso genialen als mächtigen Eisenbahnpolitik des Bundes. Die Bahnen schlossen unter sich mehrfache Verkommnisse, durch welche ihre Interessendivergenz gegenüber dem Ausland thunlichst ausgeglichen und der Nachteil der Zersplitterung höchst wesentlich beschränkt wird. Uebrigens, was hindert den eidgenössischen Gesetzgeber, die Interessenvertretung gegenüber dem Ausland ohne Verstaatlichung thunlichst in staatlicher Hand zu konzentrieren? Ist übrigens die Macht des Bundes so riesengewaltig im Wettkampf mit den grossen Nachbarstaaten? Und wenn alles in einer Hand sich konzentriert, so kann sich auch die Diktatur des Auslandes gegenüber dem Bunde konzentrieren. Sind wir dann sicher, dass man uns nicht bei Handelsverträgen Zumutungen betreffend die Frachtansätze unserer Eisenbahnen macht, zu deren Ablehnung wir keine Macht besitzen? Die geträumte Wohlthat könnte dergestalt sehr leicht zur intensivsten Plage werden.

Man rechnet auch den Privatbahnen als einen schlagenden Beweis ihrer Misswirtschaft die 90 Millionen Kursverluste an. Die Kursverluste sind aber grösstenteils nur das Aequivalent für den mässigen Zinsfuss und sie sind insoweit das Resultat einer kaufmännisch richtigen Berechnung. Wie hoch müsste mancher Grosstaat seine Schulden verzin- sen, wenn er jedes Anleihen al pari zahlen müsste? Wir wünschen von Herzen, dass sich die Eidgenossenschaft um grössere Summen nie verrechne; ängstliche Seelen werden diesbezüglich durch die bisherigen Rückkaufsmanipulationen keineswegs beruhigt. Und wenn die Kursverluste der Eisenbahnen noch keineswegs amortisiert sind, so hat bezüglich ihres Rechnungswesens die Eidgenossenschaft bis zum Jahre 1883 nichts, gar nichts gethan; sie beging also eine sehr grosse Unterlassungssünde.

Das patriotische Hauptmoment für die Verstaatlichung besteht vor allem darin, dass ein grosser Teil der schweizerischen Bahnaktien in der Hand fremder Börsenspekulanten sich befindet. Wer hindert den eidgenössischen Gesetzgeber zu erklären, dass an der Generalversammlung nur aufrechtstehende Schweizerbürger den Aktionär vertreten dürfen? Haben nicht die überraschenden Wanderungen der eidgenössischen Eisenbahnpolitik den Exodus eines grossen Teiles der Eisenbahnaktien veranlasst? Uebrigens, was ist verhängnisvoller: wenn die Eidgenossenschaft dem Ausland eine Milliarde schuldet oder wenn ein Teil von Aktienpartialen im Ausland cirkuliert, die keinen Franken Dividende beziehen dürfen, bis die Gesellschaft ihre gesetzlichen und konzessionsgemässen Verpflichtungen gegenüber dem Volke und der Eidgenossenschaft erfüllte? War es übrigens für uns nicht ein sehr freundliches Geschick, dass ungezählte Millionen fremden Aktienkapitals auf Nimmerwiedersehen im Ozean des schweizerischen Eisenbahnnetzes niedertauchten? Verursache man übrigens nur keine Panik mehr und die Eisenbahnpapiere der konsolidierten Gesellschaften werden wieder mehr und mehr beliebte und stabile Wertschriften in der Hand des schweizerischen Mittelstandes.

Es entspricht übrigens durchaus nicht dem tatsächlichen Verhältnis, wenn man in der teilweisen

Expatriierung von Eisenbahnaktien eine hohe vaterländische Gefahr erblickt. Die Aktionäre beherrschen keineswegs die Eisenbahnen. Auf die Zusammensetzung der Verwaltungsräte könnte man aber den Einfluss des Bundesrates noch wesentlich erhöhen. Die Zahl der Ausländer in den sämtlichen Verwaltungsräten ist übrigens verschwindend klein mit Ausnahme der G. B., wo unter 29 Mitgliedern des Verwaltungsrates 12 Ausländer sitzen, von denen 4 durch den Bundesrat gewählt sind. Das Schwergewicht liegt in den Direktionen und da würde man einen Ausländer umsonst mit der Diogeneslaterne suchen.

Man hofft auf Betriebsersparnisse in der Centralverwaltung. Solche Ersparnisse sind, zumal im Kontrollwesen, allerdings um einige hunderttausend Franken möglich. Im allgemeinen hat man noch nie gehört, dass die Eidgenossenschaft wohlfeiler verwalte als die Eisenbahngesellschaften. Und wie ungemein rasch steigen die Begehrlichkeiten, und wie ungemein rasch werden solche Ersparnisse durch anderweitige Auslagen mehrfach aufgehoben! Wenn man gerade beim Kontrollwesen eine erhebliche Anzahl von Angestellten brotlos macht und auf die Gasse stellt, so wächst das Schreiberproletariat, und das wäre dann allerdings ein höchst zweifelhafter vaterländischer und volkswirtschaftlicher Gewinn. Die vermutliche Ersparnis wird angesichts der Macht der konkreten Verhältnisse ungemein zusammenschrumpfen, und wenn sie, was kaum der Optimismus des Bundesrates annimmt, eine volle Million betragen würde, so wäre dies  $\frac{1}{10}$  % oder 1 % der Rückkaufsumme, und dieser tausendste Teil ist gegenüber einer Milliardenschuld ein Tropfen am Eimer, eine Bagatelle.

Das volkstümlichste Motiv für den Rückkauf ist die Ermässigung der Taxen. Das mahnt mich aber sehr lebhaft an die Haut des unerlegten Bären, indem ja zweifellos bezüglich des Rückkaufspreises über 100 Millionen Franken kontrovers sind. Der Geist der Verwaltung wird um so fiskalischer, je mehr der vermeintliche Reingewinn auf ein Minimum zusammenschrumpfen, oder sich in ein chronisches Jahresdefizit verwandeln wird.

Der Reingewinn ist bei einem Darlehenszinsfuss von 3 % auf 2 Millionen budgetiert. Bei  $3\frac{1}{2}$  % schlägt man, auch nach der bundesrätlichen Botschaft, keinen nennenswerten Reingewinn heraus. Wer bürgt uns dafür, dass wir im Jahre 1903 unter  $3\frac{1}{2}$  % und ohne wesentlichen Kursverlust eine Milliarde finden werden? Der Durchschnittsdiskonto des letzten Jahres war 3,96 %. Je mehr Geld wir bedürfen, um so teurer werden wir das Geld bezahlen müssen.

Die Eidgenossenschaft wird sich, so Gott will, vor dem Abenteuer hüten, nach vollzogenem Rückkauf gewagte Tarifexperimente vorzunehmen. Die Vereinheitlichung der Tarife bringt aber laut bundesrätlicher Botschaft nicht für die ganze Schweiz eine Tarifierleichterung, sondern nur einen Tarifausgleich, und für die künftig mehrbelasteten Landesteile ist sodann die Verstaatlichung selbstredend ein höchst unliebsames Danaergeschenk.

Wir haben ungünstige Steigungsverhältnisse. Preussen hat wohlfeileres Eisenbahnmaterial und namentlich wohlfeilere Kohlen. Auch handelt es sich in allen grossen Ländern um erheblich grössere Transportlängen. Die fremden Bahnen können schon darum zu kilometrisch billigen Preisen transportieren. Unsere Personentaxen sind billiger als in

Preussen, mit Rücksicht auf die dortigen Zuschlagstaxen bei den Schnellzügen, und wenn die sog. Massenartikel wie Steinkohlen, Eisen, Holz, Salz u. dgl. in Preussen ausserordentlich niedrig tarifiert sind, so findet der Fiskus dadurch eine Kompensation, weil die Roheinnahmen des Staates aus diesen Domanialgütern jährlich auf ungefähr 250 Millionen Franken sich belaufen.

Die preussische Denkschrift bezeichnete als erstes Kriterium, ob die Eisenbahnen verstaatlicht werden sollen oder nicht, die Rücksicht auf die Besonderheiten des Landes und der Staatsform. Das spricht in unserm durch Natur, Geschichte und Volkscharakter auf den Bundesstaat angewiesenen Schweizerlande sehr entschieden gegen die Verstaatlichung.

Der Vergleich mit Post und Telegraph ist unzutreffend. Diese zwei Verwaltungszweige lassen sich viel schablonenhafter nach bestimmten Normen führen, sie sind viel weniger beeinflusst von der Konkurrenz. Bei den Eisenbahnen hat man die Bedürfnisse des Verkehrs und die Ergebnisse der Verkehrsentwicklung stetsfort mit feinfühligem Verständnis zu erforschen. Jedes unsichere Umhertappen und jeder Mangel an richtiger Orientierungsgabe kann die beklagenswertesten Nachteile zum Gefolge haben. Die praktische Treffsicherheit im Riesenkampfe der Interessen ist aber kein Monopol der Bürokratenwelt.

Am meisten fürchten wir aber vom finanziellen und vaterländischen Standpunkte die Interessenkämpfe und die Interessenkoalitionen. Bald wird es um die Anstellung und Besoldung von Schutzbefohlenen, bald um Taxermässigungen, bald um vermehrte oder verbesserte Fahrgelegenheiten, bald um den Bau monumentaler Bahnhöfe, bald um neue unrentable Linien sich handeln und wie die Dinge alle heissen, mit welchen ein Volkstribun den Lorbeer momentaner Unsterblichkeit sich um die Schläfen windet. Und all' diese Lorbeerkränze zahlt sehr teuer der eidgenössische Fiskus, d. h. der Kredit und die Steuerkraft des Volkes.

Und sind Sie sicher, meine Herren, dass nie eine Agitation für eine ruinosse Herabsetzung der Eisenbahntarife, insbesondere der Personentaxen, wie ein elektrischer Funke durch das Land geht?

Und werden niemals bei Behandlung der Eisenbahntarife wie bei den Zollansätzen die Interessengegensätze auf einander platzen, und tragen diese erregten Debatten zur Würde unserer eidgenössischen Institutionen bei?

Nach der Verstaatlichung ist es bei bestem Willen für die Eidgenossenschaft unmöglich, die vitalsten Interessen aller schweizerischen Landesteile mit gleicher Energie zu fördern, ohne sich die gewaltigste Konkurrenz zu schaffen. Davon hängt aber der Friede, das Solidaritätsbewusstsein und die ehrenvolle Entwicklung der vaterländischen Verhältnisse im Lande der Eidgenossen ab.

Der Bund nimmt aber auch gegenüber Allen, welche die Eisenbahn benützen, eine möglichst grosse moralische Verantwortung auf sich. Wie stünde der Bund da, wenn ein grosses Eisenbahnglück sich auf einer Bundesbahn ereignen würde und wenn die Bundesbehörden nicht haarscharf die denkbar grösste Sorgfalt im Bau und Betrieb beweisen könnten? Es würde dann von der öffentlichen Meinung gegenüber dem Staate möglichst energisch ins Gericht gegangen. Die Sicherheit für das Publikum wird aber durch die Verstaatlichung keineswegs vermehrt. Jetzt fordert es das höchste Interesse und der gute Ruf der Eisen-

bahngesellschaft, solch' tragischen Katastrophen vorzubeugen, und dazu steht sie unter der energischen Kontrolle der technischen Organe jenes Staates, der für die Betriebssicherheit zu sorgen, aber um die diesbezüglichen Auslagen sich nicht zu kümmern hat. Später muss der Staat als Eigentümer der Bahnen durch seine Organe sich selber kontrollieren. Man hat nicht mehr als zweite Instanz über den technischen Fachmännern der Eisenbahngesellschaften die parteilosen Techniker des Bundes. Liegt es nicht bei bestem Willen in der Natur der menschlichen Verhältnisse, dass die finanziellen Bedenken mit den technischen Postulaten der absoluten Betriebssicherheit in unvereinbaren Widerstreit geraten? Das ist eine Erwägung, die vom Standpunkte der Humanität und des Gewissens sehr ernst in die Wage fällt, und welch' guter Eidgenosse würde es für das Ansehen unserer Eidgenossenschaft nicht in höchstem Mass bedauern, wenn eine mit elementarer Gewalt an das Mitleid der gebildeten Welt appellierende Katastrophe sich auf einer Bundesbahn ereignen würde? Nein, hüten wir uns, diese entsetzliche und permanente Gefahr ohne Not auf den Bund zu übertragen!

Die Zahl des Bundesbeamtentums soll mindestens verdreifacht werden. In keinem konstitutionell-monarchischen Staate ist die Abhängigkeit der Beamtenwelt vom Ministerium so gross wie in unserer Eidgenossenschaft. Ueberall hat der pflichtgetreue Beamte eine finanziell und staatsrechtlich gesichertere Stellung. Die Ministerien drängen und verdrängen sich auf der Bühne, die die Welt bedeutet. Was aber vermöge gesetzlicher Garantien und vermöge des Klassegeistes und einer viel intensivern Klassenbildung anderwärts das widerstandsfähige, stabile Element ist, das ist der Beamtenorganismus. Wir aber sind nicht gross genug und es widerstreitet durch und durch dem Geiste unserer demokratischen Institutionen, annähernd zwei Armeecorps in den permanenten Dienst der Centralgewalt zu stellen. Warum verbietet denn die Bundesverfassung jede stehende Armee, wenn wir ein solch formidables Beamtenheer in Friedenszeiten schaffen?

Sage man ja nicht, die Macht der Kantone werde dadurch nicht geschwächt! Die Kantone schrumpfen immer mehr zusammen gegenüber einer Staatsgewalt, wo alle Interessen um die Centralsonne des Einheitsstaates kreisen. Eine Republik, in welcher der Staat alle wichtigsten Machtsphären absorbiert, ist nur zum Scheine eine Republik. Der Sprechende weiss gut genug, dass die Eisenbahnhierarchie so wenig als die Militärhierarchie für die Volkswahl passt; aber was ist das für eine Demokratie, wenn über 30,000 Beamte von einer Behörde gewählt werden, zu deren Wahl das Volk kein Wort zu sagen hat? Unsere staatsrechtlichen Verhältnisse kulminieren sich dann thatsächlich in dem Satze: Der Nationalrat wird gewählt in Wahlkreisen, welche eine radikale Mehrheit garantieren; das Parlament wählt den Bundesrat nach dem Fraktionsvorschlag der Linken, und der Bundesrat wählt neben allen höhern Offizieren für das Heer sechs Legionen von Bundesangestellten. Und jeder Angestellte hat einen Vater oder Bruder oder Freund. Und dazu kommt direkt oder indirekt die Vergebung des Bau- und Betriebsmaterials, und dergestalt konzentriert sich in wenigen Händen eine politische Macht- und Finanzgewalt, die alles eher als echtschweizerisch und demokratisch ist. Ich hege

das vollste Vertrauen zu unsern Bundesräten. Sie sind aber leider bisher nicht unsterblich und auch Aristides, auch Cato, auch der edelste unter den Söhnen Adams ist ein Mensch.

«Jedes Volk, das den Wert der Freiheit zu schätzen weiss, hütet sich, eine allzu grosse Macht in die Hand einer von den Führern der jeweiligen Majoritätspartei mehr oder weniger abhängige Regierung zu legen». Das sind die Worte eines ausgezeichneten liberalen Eidgenossen.

Von einer eigentlichen Selbständigkeit der Eisenbahnverwaltung gegen die politischen Faktoren kann in That und Wahrheit nicht gesprochen werden. Dazu werden aber auch die Eisenbahnen nicht verstaatlicht. Man tendiert den Machtzuwachs. Neben der massgebenden Autorität des Bundesrates liegt das administrative Schwergewicht in der Hand des Verwaltungsrates. Und dieser Verwaltungsrat ist das Produkt von drei Wahlkörpern, in welchen die gleiche politische Strömung, ohne die leiseste Möglichkeit eines Wandels der Dinge, die Alleinherrschaft besitzt. Und was will man uns mit dem Eisenbahnrat vertrösten? Der Eisenbahnrat mag eine ganz brauchbare und tüchtige Konsulta werden, aber er trägt das Gepräge der staatsrechtlichen Inkonsequenz an sich, er ist weder National- noch Ständerat, er ist die Kopie der Schöpfung des ersten Konsuls und spätern Imperators der Franzosen. Im Eisenbahnrat können 6 Kantone gegenüber 19 Kantonen und Halbkantonen dominieren. Der Eisenbahnrat bildet ein gefährliches Präjudiz für die Fortexistenz des Ständerates und damit für den letzten Rest der föderativen Schweiz.

Höher als die Politik steht mir die Warte des Vaterlandes, und da nimmt gegenüber unserer Eidgenossenschaft denn doch der fremde Staatsgläubiger eine viel mächtigere Stellung ein als der Aktionär, der in jeder Richtung unter der Bundesgesetzgebung und Bundeskontrolle steht. Man verspricht allerdings auf 60 Jahre hinaus die Amortisation der Staatsschuld. Die Botschaft las ich wohl, mir fehlt der Glaube, und die Beweislast steht nicht uns, der Opposition, zu, sondern den Freunden der Verstaatlichung. Wir haben nicht über das Beweismaterial und die technischen Mittel zu verfügen. Ich bezweifle keineswegs die optima fides, aber man rechnet mit sehr unsichern Faktoren. Man stellt eine Wahrscheinlichkeitsrechnung auf, die um hunderte von Millionen täuschen kann. Ich betone als Laie einfach:

1. Die eidgenössische Eisenbahnpolitik hat sich trotz des Bewusstseins grösster Sicherheit in den letzten Jahren um enorme Summen wiederholt verrechnet.

2. Es macht sich ganz eigentümlich, dass man jetzt viel weniger zahlen will als man vor wenigen Jahren im stolzen Bewusstsein eines ausgezeichneten Geschäftes offerierte.

3. Es ist schliesslich Sache des Richters, zu entscheiden, ob die Eidgenossenschaft die Aktien zwangsweise weit unter dem Kurswert kaufen kann, nachdem sie durch die Genehmigung der Rechnungen und der Dividendenzahlung auf diese Kurswerte einen wesentlichen Einfluss ausübte.

4. Wir müssen den Kauf erklären, bevor wir den Kaufpreis kennen, und bezüglich des Kaufpreises sind wahrscheinlich über 100 Millionen kontrovers.

5. Wir wissen gar nicht, wie der Geldmarkt in 5 Jahren steht. Wir haben keine Gewähr, dass wir

das Geld ohne Kursverlust und zu 3% erhalten werden. Es ist dies gegenteils für ein kleines Land und für eine so formidable Summe in hohem Masse unwahrscheinlich. Dann aber kann von einer Amortisation nicht die Rede sein.

6. Während jetzt die Schweizer grossenteils im Besitze unserer Bahnen sind und während darum auch die schweizerischen Aktionäre durch den Rückkaufspreis der bundesrätlichen Botschaft schwer geschädigt würden, so wird von der Milliardenschuld der weitaus grösste Teil im Ausland sich befinden. Von den 30—40 Millionen Franken jährlicher Zinse wird der weitaus grösste Teil ins Ausland wandern, während die Einnahmen unserer Bahnen grösstenteils vom Schweizervolk bezahlt werden. Das macht die Schweiz geld- und kapitalarm.

7. Man verspricht sehr viel, aber man erweckt nicht umsonst Begehrlichkeiten. «Die Geister, die ich rief, die werd' ich nicht mehr los.» Besoldungserhöhungen, Tarifierleichterungen, Nachtzüge, Stationspaläste, Konkurrenzlinien werden Summen absorbieren, für welche man heute zu einem soliden Voranschlag gar keine Anhaltspunkte hat.

8. Dann kommen die im Schleier der Zukunft verborgenen europäischen Konstellationen, und es kommt die immer intensivere Konkurrenz der Nachbarstaaten. Jetzt tragen die Gefahr die Eisenbahngesellschaften, nach der Verstaatlichung trägt die ungeheure, permanente Gefahr die Eidgenossenschaft.

9. Und zu all' dem tritt noch Eines hinzu. Wenn wir uns gedulden, wird die Eidgenossenschaft Herr der Situation. Die Bundesgesetzgebung kann nach Ablauf der Konzessionen in aller Freiheit und Loyalität das Verhältnis der Eisenbahnen zur Eidgenossenschaft bestimmen. 50 Jahre sind im Leben des Staates keine Ewigkeit.

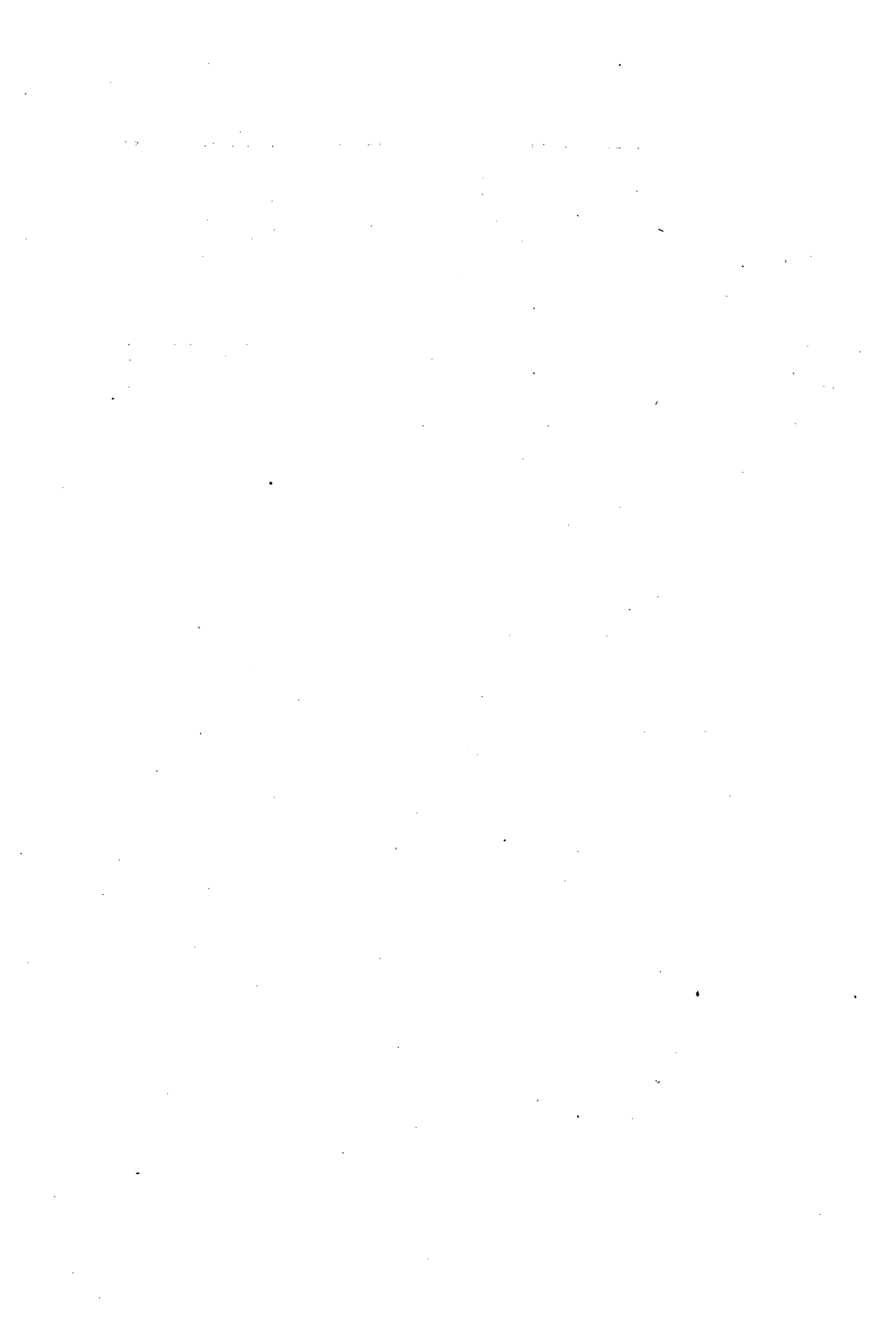
Die Abzahlung der Eisenbahnschuld ist also im höchsten Grade zweifelhaft. Die Permanenz der Eisen-

bahnschuld wäre aber eine permanente Lebensgefahr für den schweizerischen Volkswohlstand und die nationale Unabhängigkeit. Es widerstreitet meinem patriotischen Bewusstsein, die Eidgenossenschaft in der Schuldknechtschaft der fremden Börsenkönige zu wissen. Neben und über den europäischen Grossmächten giebt es noch eine internationale Macht, die kein Herz und keine Ideale hat. Diese internationale Macht spielt grossenteils mittelst geheimer Fäden an den grünen Tischen der europäischen Kabinette die erste Violine, und unter ihrem Einfluss spielte die Diplomatie des waffenstarenden Europa im Orient jene turkophyle Rolle, welche eines der betäubendsten Blätter der Weltgeschichte bildet. Wird die kleine Schweiz ihren Kredit, ihre Selbständigkeit und ihre Würde, wird sie ihre Wehrkraft und ihre bisan so segenvolle Kulturentwicklung, welche die beste Allianz in der Achtung und Liebe der Völker ihr verbürgt, wird sie überhaupt ihre dermalige glückliche und ehrenhafte Stellung bei einer Milliardenschuld zu wahren wissen?

Das Schweizervolk wird nächstes Jahr nicht die Jahrhundertwende der ephemeren, weil extremen Helvetik, wohl aber die Halbjahrhundertwende der Gründung der neuen Eidgenossenschaft in patriotischer Erhebung feiern, weil man damals das Schweizerhaus nicht auf gewagte Experimente, sondern auf einen einfachen, soliden und gerade darum entwickelungsfähigen Staatshaushalt gegründet hat.

Ich anerkenne durchaus die patriotische Tendenz des Eisenbahndepartementes und des Bundesrates. Mein Leitstern aber im öffentlichen Leben ist die Freiheit. Aus ernster Sorge für die politische und sociale Freiheit des Schweizervolkes stimme ich für Nichteintreten.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1897 - 15:00
Date	
Data	
Seite	221-246
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 798



Amtliches  
stenographisches Bulletin



BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 15

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 17. Juni 1897, vormittags 9 Uhr. — Séance du 17 juin 1897, à 9 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung der Diskussion über die Eintretensfrage. — Suite de la discussion sur l'entrée en matière.  
(Siehe Seite 221 hievor. — Voir page 221 ci-devant.)

**Ritschard:** Der Berichterstatter der Kommission hat Eingang seines Votums gesagt, diese Frage gehöre zu den bedeutungsvollsten, welche je vor den Behörden und dem Schweizervolke zur Behandlung gekommen seien. Diese Behauptung ist wohl vollauf richtig. Die vorwürfige Frage ist bedeutungsvoll vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus und nicht etwa nur in der Weise, wie sie in dieser Beziehung für alle Länder von Bedeutung ist, sondern ganz speciell auch für unser Volk mit Rücksicht auf das kommende Jahrhundert, aus dem sich das Jahr 1950 drohend mit einer Gefahr erhebt, der wir im stande sind, noch zur rechten Zeit vorzubeugen. Die rechte Zeit, das ist die jetzige Zeit, das sind die kommenden Tage. Die vorwürfige Frage ist bedeutungsvoll vom staatspolitischen Standpunkt aus, handelt es sich doch darum, auf einem wichtigen Gebiete die Privatwirtschaft zu liquidieren und dieses Gebiet der öffentlichen Wirtschaft der staatlichen Ordnung einzuverleiben. Auf diesem Boden ist die Frage von besonderer Wichtigkeit, wie wir entscheiden, was in dieser grossen Verwaltungssache ins Centrum gehört und was in die Peripherie des Landes verlegt werden soll. Auf diesem Boden ist auch die Frage von grosser Bedeutung, welche Attribute Sie den politischen Behörden zuschreiben wollen und inwieweit Sie dieselben davon fernhalten und eigene Verwaltungsorgane für diesen Verwaltungsgegenstand einsetzen wollen. Diese Frage ist bedeutungsvoll, wie überhaupt alles bedeutungsvoll ist, wenn es sich darum handelt, ausgetretene Geleise zu verlassen und in neue Bahnen überzugehen, an Stelle von alten neue Zustände zu setzen, wo dann allerdings jeweilen die Erscheinung zu Tage tritt,

dass einer grossen Zahl von Beteiligten sich eine starke Furcht bemächtigt, während andere von grossen Hoffnungen für eine bessere Zukunft getragen sind. Diese Frage ist bedeutungsvoll namentlich auch in finanzieller Beziehung, mit Rücksicht auf die finanziellen Engagements, die die Eidgenossenschaft einzugehen in den Fall kommen wird. Aber ich füge hier gleich bei: Diese Frage ist ohne Bedeutung mit Rücksicht auf die finanziellen Opfer, die hier dem Bunde zugemutet werden. Sie könnten auf den ersten Blick vielleicht meinen, diese zwei Behauptungen widersprechen sich. Es ist dem aber nicht so. Wenn jemand ein Haus kauft, so geht er unter Umständen ein grosses finanzielles Engagement ein, wenn aber das Haus den Wert, den er dafür auslegt, repräsentiert, ja noch mehr, wenn er durch Ersparnisse, die er machen kann durch bessere Placierung des Geldes, das noch darauf haftet, durch bessere Ausnützung der Räumlichkeiten, die dieses Haus hat, so bedeutet dieses Geschäft allerdings ein finanzielles Engagement, aber es belastet ihn nicht in finanzieller Beziehung und legt ihm nicht nur keine finanziellen Opfer auf, sondern es bringt ihm unter Umständen sogar Gewinn. Das sind einige wenige Bemerkungen zur Einleitung.

Zur Sache selbst übergehend, sage ich, es präsentiert sich hier, wie wir wissen, die Frage, ob wir vom Privatbetrieb der Bahnen zum Staatsbetrieb übergehen wollen. Ich halte diese Frage als im Bewusstsein des Schweizervolkes entschieden und zwar dahin entschieden, dass die Schweizerbahnen dem Schweizervolke gehören und dass sie allen den sonstigen wichtigen Administrationszweigen anzu-fügen sind, die schon im Staate sich vorfinden.

Allerdings mag richtig sein, dass dieses Bewusstsein des Schweizervolkes hin und wieder getrübt wird durch Missleitungen zu Betrachtungen politischer, finanzieller und anderer Natur. Aber wie gesagt, an und für sich halte ich diese Frage für eine im Grossen und Ganzen vom Schweizervolk entschiedene. Fürchten Sie deshalb nicht, dass ich hier etwa in eine encyklopädische Betrachtung der Frage eintreten werde, ob Staatsbau oder Privatbau, ob Staatsbetrieb oder Privatbetrieb das richtige sei. Ich kann mich mit Rücksicht auf die bezeichnete Situation dieser Aufgabe wohl enthoben halten und es ist ja darüber schon so Manches gesprochen und geschrieben worden. Nur darauf glaube ich hinweisen zu sollen, dass wir mit absoluter Notwendigkeit zum Staatsbetrieb geführt werden. Wenn das heute vereitelt wird, so wird es doch morgen kommen. Denn schon im Keime unserer ganzen Eisenbahnentwicklung liegt eigentlich der Staatsbetrieb. Man braucht nur auf die Konzessionen zu verweisen, schon da ist der Rückkauf in Aussicht genommen und zwar nicht etwa in sehr langen, sondern in ziemlich kurzen Terminen, und es ist überhaupt für die Dauer der Konzessionen ein Endtermin gesetzt und nicht gesagt, was nachher kommen solle, wobei man jedenfalls von der Voraussetzung ausgegangen ist, wenn nicht in einem frühern Termine zurückgekauft werde, so werde diese Sache sicher dann ihre Erledigung finden, wenn die Konzessionen ablaufen. Aber auch aus andern Momenten ersieht man, dass der Staatsgedanke bei diesem ganzen Geschäft im Vordergrund stand, wenn er auch in etwas verkümmert Weise jeweilen zum Ausdruck gelangt ist. Denken Sie, meine Herren, an die Kompetenzen des Staates beim Bau von Eisenbahnen! Es kann kein Spaten gerührt werden ohne dass der Staat dazu seine Einwilligung giebt; alle Pläne müssen vom Staat genehmigt sein, das Grösste und das Kleinste unterliegt der Kontrolle des Staates. Sie sehen also, dass in dieser Richtung der Staat bereits seine Hand über das ganze Geschäft gelegt hat. Er that dies im Interesse der Sicherheit des Baues. Das Gleiche ist auch beim Betrieb der Fall. Wenn auch hier der Staat nicht alle Kompetenzen hat, die er vernünftigerweise haben sollte, so hat er sich in glücklicher Weise doch schon grosse Kompetenzen reserviert und dieselben allmählich immer weiter entwickelt. Er hat die Aufsicht über das Tarifwesen, über das Fahrplanwesen u. s. w. Sie sehen, dass also auch hier der Staat schon wesentlich mitwirkt beim Privatgeschäft. Im Weitern hat er ein Rechnungsgesetz erlassen, um den Eisenbahngesellschaften in ihrem Rechnungswesen Ordnung zu schaffen. Sodann hat er ein Stimmrechtsgesetz aufgestellt, um gewissen Missbräuchen und plutokratischen Ueberschreitungen Halt zu gebieten. Einen wichtigen materiellen Schritt hat er dadurch gethan, dass er die Jura-Simplon-Aktien gekauft hat. Die Absicht des Staates gieng damals dahin, sich auf diese Weise allmählich in den Besitz dieser Bahn zu bringen. Diese Absicht wurde dann allerdings momentan vereitelt, aber Thatsache ist, dass dabei diese Tendenz verfolgt wurde, dass der Staat, wenn auch nicht über die Mehrheit der Stimmen verfüge, so doch über das Eigentumsrecht des grössten Theils der Jura-Simplon-Aktien disponiere. Die Jura-Simplonbahn ist ja bekanntlich unser grösstes Netz und der Staat hat es ja in der Hand — und er wird von

diesem Rechte, wenn er es für notwendig erachtet, auch fernerhin Gebrauch machen —, seine Kompetenzen allmählich noch weiter zu entwickeln. Er könnte z. B. vorschreiben, dass die Gesellschaften allmählich ihr Obligationenkapital amortisieren müssen. Das wäre durchaus kein Eingriff in wohlerworbene Rechte, denn in dem gleichen Masse, in welchem das Obligationenkapital reduziert wird, steigt der innere Wert der Aktien. Dies ein Blick auf unsere Entwicklung. Und wenn wir nach andern Ländern ausschauen, so begegnen wir im Grunde genommen überall derselben Tendenz. Die Konzessionsfrage und die Stellung des Staates zum Eisenbahngeschäft wurde allerdings in den verschiedenen Ländern verschieden geordnet, die Einen waren etwas vorsichtiger, die andern etwas weniger vorsichtig, aber die Thatsache besteht, dass rings um uns herum die Situation derart ist, dass in der Mitte des kommenden Jahrhunderts die Eisenbahnen unentgeltlich in den Besitz des Staates übergehen. Welche volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Faktum hat, darauf ist schon hingewiesen worden. Ich komme auf diesen Punkt später vielleicht noch mit einigen Worten zu sprechen.

Das also ist das Facit der bisherigen Entwicklung und es muss das, wie gesagt, mit innerer Notwendigkeit dazu führen, dass der Privatbetrieb der Bahnen aufhört und der Staatsbetrieb platzgreift.

Nun aber befinden wir uns, wenn wir die Sachen gehen lassen, wie sie dermalen liegen, in einer sehr misslichen und nicht beneidenswerten Situation. Es gehen da zwei verschiedene Faktoren nebeneinander, die von jeher im Kampf miteinander lagen und die auch in alle Zukunft im Kampf miteinander sein werden. Auf der einen Seite haben Sie den Staat, der die öffentlichen Interessen vertritt und auf die Bahnen mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen einwirkt, um diesen zum Siege zu verhelfen. Das führt notwendigerweise zu einem permanenten Kampf zwischen dem Staat und den Gesellschaften und dieser Kampf wird nicht aufhören, er kann nicht aufhören, weil er in der Natur der Sache liegt. Die Gesellschaften werden sich den öffentlichen Interessen anbequemen, so lange sie in denselben auch ihre eigenen Interessen gewahrt finden, sie werden sich aber von den öffentlichen Interessen sofort entfernen, wenn sie damit ihren Interessen dienen. Ich bin weit davon entfernt, den Bahngesellschaften hieraus einen Vorwurf zu machen, das liegt in der Natur der Sache. Ich bin auch weit davon entfernt zu sagen, die Gesellschaften begehen etwas Unmoralisches, wenn sie sich, soweit sie können, für ihre Interessen wehren. Das ist uns Allen ja eingeboren, dass jeder seine materiellen Interessen, seinen materiellen Besitzstand zu wahren sucht, und wenn einer zum Abschluss seines Lebens kommt und die Rechnung macht und er hat seinen ökonomischen Besitz nicht gemehrt, so wird jeder und werden auch die andern finden, er habe seine Sachen nicht recht betrieben. Nun sind die Aktiengesellschaften, die Bahngesellschaften oder andere Gesellschaften nichts anderes als ein Organ für diesen Erwerbstrieb und es wäre deshalb ganz unrichtig, wenn man den Privatgesellschaften zumuten wollte, sie sollten sich in Hintansetzung ihrer eigenen Interessen in den Dienst derjenigen der Öffentlichkeit stellen. Aus diesem Kampfe der Interessen heraus kann uns einzig das führen, dass wir die

Privatinteressen, die sich hemmend an unsere Füsse hängen, beseitigen und als einzig dominierendes Moment nur das öffentliche Interesse hinstellen, das durch keine privaten Interessen mehr gehindert ist.

Der ewige Kampf zwischen Staat und Gesellschaften hat seine bedenklichen Seiten namentlich auch in folgender Beziehung: Vorerst ist es eigentlich des Staates unwürdig, dass er diesen Kampf fortwährend führen muss und dass es nicht Mittel giebt, denselben aus der Welt zu schaffen und den öffentlichen Interessen Raum zu freier Bewegung zuzulassen. Dann auch hat dieser Kampf allerlei Rekrimationen und üble Nachreden gegen den Staat im Gefolge. Was haben der Staat und seine Behörden in unserm Lande seit Jahren nicht für Rekrimationen anhören müssen! Auch das Ausland hat hier wesentlich mitgemacht, weil eben sehr viele Interessen im Ausland vertreten sind. Auch dieser Zustand, der auf die Dauer kein haltbarer mehr ist, wird mit der Beseitigung der Privatinteressen aus der Welt geschafft. Was aber noch wesentlicher ist, ist folgendes: Erstens wird durch diesen ewigen Kampf der Staat an aller und jeder produktiven Arbeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens verhindert. Er kann in die ganze Sache nur negativ, kontrollierend, polizeidienersisch hineinregieren und das ist nicht die richtige Stellung des Staates. Er muss zweitens hineingestellt werden in dieses grosse, wichtige, öffentliche Geschäft. Auf diese Weise kann er alle seine Kräfte entfalten, was er jetzt, da er nur Kontrollfunktionen hat, nicht thun kann. Der Staat wird vielleicht am ehesten vor allfälligen bürokratischen Missgriffen bewahrt, wenn er nicht von aussen in das Geschäft hineinregiert, sondern wenn ihm dasselbe als sein eigenes Geschäft anvertraut wird. Da sieht er in dieses Geschäft hinein, sieht, was not thut, was wünschenswert, was möglich und erreichbar ist. Es wurde hin und wieder etwa geklagt und zuweilen vielleicht mit Recht, es werde bei der Genehmigung von Plänen, bei Aufstellung von Vorschriften dieser und jener Art allzu rigoros, zu schulmässig, verfahren. Ich will gar nicht untersuchen, inwieweit das richtig ist, ich sage nur, es sei das möglich; aber das Alles wird vermieden und ausgeschieden, wenn das ganze Geschäft dem Staate überantwortet wird und wenn dieser die volle Aktionsfreiheit und auch die volle Verantwortlichkeit für alles übernimmt.

Beim jetzigen Stand der Dinge ist der Staat an einer grossen Aufgabe ethischer wie finanzieller Natur verhindert, d. h. er kann eine gewisse Summe von Verpflichtungen, die er gegenüber der Zukunft hat, nicht erfüllen. Solche Verpflichtungen gegenüber der Zukunft hat man und jeder Mensch fühlt sie, wie die Gesamtheit des Staates selbst. Es ist neben allem Egoismus, der ja sonst dominiert, immerhin der schöne und richtige Zug zu konstatieren, dass jeder normal veranlagte Mensch auch an seinen Nebenmenschen und nicht nur an diesen, sondern auch an diejenigen denkt, die nach ihm kommen werden. Die uns vorangegangenen Geschlechter haben auch an uns gedacht und sie haben uns eine ganze Reihe von Schöpfungen unentgeltlich in die Hand gegeben und dafür sind wir ihnen dankbar. Wir haben von ihnen grossartige Strassennetze und andere Einrichtungen aller Art erhalten, denen man auf Schritt und Tritt begegnet. Nun haben auch wir gegenüber der Zukunft gleiche Ver-

pflichtungen. Und gerade auf diesem wichtigen Gebiet der Verkehrsmittel haben wir eine Hauptverpflichtung, welche darin besteht, dass wir das Verkehrsmittel der Eisenbahnen der zukünftigen Generation unbeschwert überantworten. Jene Generation wird dann für die ferneren Generationen auch wieder ihre Verpflichtungen haben.

Wenn wir nun aber diese Privatwirtschaft, bei der der letzte Rappen, der nicht zurückgelegt werden muss, als Dividende verteilt wird, fortexistieren lassen, so können wir die Verpflichtung, die wir gegenüber der Zukunft haben, nicht erfüllen.

Wir haben indessen neben dieser allgemeinen Verpflichtung noch eine specielle und hier komme ich nun auf Verhältnisse zu sprechen, welche bereits berührt worden sind. Es ist bekannt, dass im Laufe des nächsten Jahrhunderts, um die Mitte desselben, in den uns umgebenden Staaten die Bahnen unentgeltlich dem Staat anheimfallen. Nun hat das eine sehr grosse Tragweite für uns. Wir können gar nicht daran denken, dass wir uns s. Z. in dem Zustande befinden, dass die andern Staaten ihr Hauptverkehrsmittel unentgeltlich zur Verfügung haben, während die unsrigen noch mit grossen Schuldenlasten beschwert sind. Das ist wichtig mit Rücksicht auf unsere wirtschaftliche Lage, auf die Konkurrenz und auf die Zollpolitik. Und diejenigen, die in der Kommission gegen das Eintreten gestimmt haben und die Privatwirtschaft fort dauern lassen wollen, frage ich doch an, wie sie denn diese Seite der Frage ordnen wollen, wie nach ihrer Ansicht auf andern Wege diese Gefahr für unser Vaterland abgewendet werden könnte. Bis jetzt habe ich von keinem andern Mittel als dem des Rückkaufs der Eisenbahnen gehört. Wenn sie ein anderes Mittel kennen, so sind sie ersucht, es zu nennen, aber nennen sollen sie ein Mittel, denn der Gefahr werden sie sich auch nicht aussetzen wollen, das Land in eine Lage zu versetzen, wie sie genugsam gezeichnet worden ist.

Ich gehe nun zur Prüfung einiger Einwände über, welche ausserhalb des Rates, in der Kommission und auch hier gemacht worden sind: Vorerst ist die Frage der Verfassungsmässigkeit unseres Vorgehens aufgeworfen worden. Die Herren Reichlin und Wirz haben mit viel Aufwand von Scharfsinn und Beredsamkeit, und viel Verfassungstreue an den Tag legend, nachzuweisen versucht, dass der Schritt, den wir da thun wollen, verfassungswidrig sei. Der Bundesrat hat diese Frage bereits behandelt, Herr Weissenbach beschäftigte sich mit ihr in einer Schrift, die er in dieser Sache herausgegeben hat und auch Herr Scherb hat die Argumente des Herrn Reichlin in zutreffender Weise widerlegt. Ich trete deshalb nicht näher auf sie ein, sondern beschränke mich auf eine Bemerkung gegenüber den Herren Reichlin und Wirz. Sie ist nicht böse gemeint und soll nicht böse aufgefasst werden, aber ich muss sie doch machen: Ich kann die beiden Herren nicht gerade als die Zionswächter über unsere Verfassung anerkennen. Die Verfassung des Jahres 1848 und die Verfassung von 1874 sind unsere Elaborate, die Werke der Fortschrittspartei, die beiden Verfassungen sind unsere Kinder. Nun wissen Sie, dass man die eigenen Kinder lieb hat und dass man nicht zugiebt, dass ihnen etwas angethan wird, was ihnen nicht angethan werden sollte. Deshalb können die beiden Herren uns die Sorge für die Frage der Verfassungsmässig-

keit ganz gut überlassen. Ich halte dafür, wir seien die berufeneren Wächter über die Verfassungsmässigkeit als die beiden Herren, die ja diese beiden Kinder lieber nicht am Leben gesehen hätten.

Eine weitere Bemerkung betrifft die sogenannte Bureaukratie, die da ins Feld geführt wird. Man sagt, das sei eine Mehrung des bureaukratischen Elementes und wir hätten der Bureaukratie genug, übergenuß und aus diesem Grunde müsse man auch gegen diese Vorlage Stellung nehmen. Mit dem Wort «Bureaukratie» wird meiner Ansicht nach sehr viel Unfug getrieben. Kaum ist Einer der Schule entwachsen und versteht von öffentlichen Dingen noch fast gar nichts, so spricht er schon von Bureaukratie. Ich möchte nun wirklich einmal fragen, was denn die Herren, die immer gegen die «eidgenössische Bureaukratie» auftreten, darunter verstehen, was denn Missliches an der Sache ist und was da für eine Knechtschaft durch die «Bureaukratie» ausgeübt wird, ob man denn bei uns nicht den Weg auch zu den obersten Magistraten findet, — kurzum, es wäre mir und vielleicht auch Andern sehr lieb, wenn einmal hierüber genaue, durch Thatsachen belegte Auskunft erteilt würde. Das ist ja klar, dass der eidgenössische Staat nicht in Hemdärmeln regiert werden kann. Wir sind eben nicht nur so ein «schlichtes Hirtenvolk», sondern wir sind ein moderner Staat, der sich grosse Aufgaben gestellt hat. Und just einem Staat, der mit Glücksgütern nicht übermässig gesegnet ist, erwächst viel mehr staatliche Arbeit als irgend einem andern Staat, wo Milch und Honig fliesst. Nun ist klar, dass für diese und jene Verrichtungen Beamte da sein müssen, dem wird man nicht entgehen, und ich möchte die Herren einmal ersuchen, zu sagen, wie sie das eidgenössische Verwaltungswesen anders, antibureaukratischer, einrichten möchten. Was ich an eidgenössischer Bureaukratie, z. B. im Post- und Telegraphenwesen, im Aufforstungswesen, in der Verabreichung von Beiträgen an landwirtschaftliche Institutionen erfahren habe, das nimmt mich nicht gegen diese «eidgenössische Bureaukratie», sondern für sie ein, und ich stehe durchaus nicht an, zu erklären, dass ich viel lieber mit der obersten eidgenössischen Behörde, mit dem Bundesrat, verkehren will als mit irgend einer Kantonsbehörde, diejenige des Kantons Bern inbegriffen (Heiterkeit). Also mit dieser Bureaukratie wird es so weit her nicht sein und es giebt ja Mittel und Wege genug, um sich dagegen aufzulehnen. Wir haben ja alle Volksrechte, wir haben die Presse, die eine grosse Rolle spielt, wir haben das Vereinsrecht, kurzum ich halte dafür, dass wir gewappnet genug sind, um allfälligen Uebergriffen entgegenzutreten.

Ich nehme von diesem Kapitel Abschied und gehe über zu einem andern Punkt, der ebenfalls gegen die Verstaatlichung angeführt worden ist. Es betrifft dies die sogenannte Streikgefahr, die die Verstaatlichung im Gefolge haben soll. Nun muss ich hier vorerst konstatieren — Sie werden das nicht in Abrede stellen können —, dass der Streik überhaupt auf dem Boden der Privatwirtschaft entstanden ist. Auch der Eisenbahnstreik in Zürich ist aus der Privatwirtschaft der Eisenbahnen entstanden. So können Sie also hier wenigstens noch nicht die Staatsbahnen für die Erscheinungen verantwortlich machen, die da zu Tage getreten sind. Dazu kommt, was den letzten Streik anbelangt, dass das Volk im allgemeinen — ich will nicht nur von uns reden —

gefunden hat, die Angestellten hätten vielleicht in der Form, wie sie ihrem Willen Folge gegeben, nicht ganz recht gehabt, aber sie seien materiell im Recht gewesen. Die Behandlung, fand man, sei nicht durchweg gewesen, wie sie hätte sein sollen, es sei den Angestellten nach den Dienstverträgen nicht die Stellung angewiesen worden, die ihnen gebührt hätte und auch die Löhnung sei nicht ausreichend gewesen. Das ist der materielle Stand der Dinge, aus dem der letzte Streik hervorgegangen ist. Wenn nun auch zugegeben werden muss, dass die Angestellten der verschiedenen Bahnen und schliesslich diejenigen der Nordostbahn sich der Unbotmässigkeit schuldig gemacht und Verträge verletzt haben, so müssen Sie nicht ganz ausser Acht lassen, dass das Beispiel von oben ansteckend wirkt. Und da ist nun darauf hinzuweisen — und die Angestellten wissen das —, dass die Gesellschaften in diesen und jenen Fragen in einem permanenten Kampf mit den Behörden sind und nur gehorchen, wenn sie müssen. Wenn man Botmässigkeit von unten verlangt, dann muss man auch in den obern Regionen botmässig sein. Das Beispiel der Unbotmässigkeit der Gesellschaften konnte selbstverständlicherweise nicht die Botmässigkeit bei den untern Angestellten erzeugen. Ein weiteres: die Angestellten wussten ja, wie die Gesellschaften gegenüber verdienten Männern zu Werke giengen. Sie wussten, dass Herr Marti, der sich grosse Verdienste nicht nur um das Eisenbahnwesen des Kantons Bern, sondern auch um das westschweizerische und schweizerische Eisenbahnwesen erworben hatte, einfach über die Klinge springen musste. Derartige Vorkommnisse regen nicht zur Botmässigkeit an und als Herr Weissenbach sich erlaubte, die Frage des Rückkaufs der Eisenbahnen in einer Broschüre zu behandeln, die betitelt ist «Rückkauf oder Expropriation?», als er sich darin äusserte als freier Mann, da musste er sofort gehen, er wurde nicht wiedergewählt. Und als in Zürich eine Bahnverwaltung eliminiert wurde, da konnte dieses Vorkommnis auch nicht gut wirken auf die untern Angestellten. Ich will keine Loblieder auf die frühere Verwaltung der Nordostbahn singen, es waren das auch Eisenbahnherren, und ich will auch keine Rekrimationen gegen Herrn Guyer-Zeller erheben, aber ich konstatiere: Dieses ganze Verfahren war ein ausnahmsweises und zudem wurde die Umwälzung durch Stroh männer herbeigeführt, der Sache nach also auf ungesetzlichem Wege, weshalb man dann das Stimmrechtgesetz erliess. Alle diese Vorkommnisse konnten nicht moralisierend auf die Angestellten wirken. Dies im Vorübergehen.

Wie wird sich nun die Streikfrage — weil sie ausserhalb des Rates so sehr aufgebauscht worden, erlauben Sie mir wohl, dass ich mich darüber etwas einlässlicher ausspreche — unter den Staatsbahnen gestalten? Hier halte ich dafür, es seien zunächst zwei, wenn ich so sagen darf, psychologische Momente ins Auge zu fassen. Das eine ist das: die betreffenden Angestellten sind in Zukunft nicht mehr Angestellte einer Privatgesellschaft, sondern sie sind Angestellte des Staates. Das rückt sie auf ein ganz anderes Gebiet. Sie sind nicht mehr einer Privatgesellschaft unterthan, sondern sie dienen dem Vaterland; sie sind da gewissermassen Mitglieder der Völkergemeinschaft, während sie bei den Privatgesellschaften nur Angestellte, nicht Mitglieder der Gesellschaften, sind. Es rollt sich da bei ihnen gewissermassen ein

moralisches Pflichtenheft auf, das sich bei den Privatgeschäften nicht auflöst. Bei diesen gilt nur das geschriebene Pflichtenheft, nicht mehr und nicht weniger. Dazu kommt, dass sie als Staatsangestellte mit Leichtigkeit bei den Behörden Schutz suchen können, vielleicht, als dies bei Privatgesellschaften der Fall ist. Das ist das eine psychologische Moment, das nach meiner Ansicht nicht ausser Acht zu lassen ist. Ein anderes ist das folgende: Die Angestellten sind, zum grössten Teil wenigstens, unbemittelte Leute, die von ihrer Hände Arbeit leben. Nun stehen sie im Dienste einer Gesellschaft, einer Kapitalvereinigung, wobei sie sich vorstellen mögen, dass auch die einzelnen Aktionäre durchweg zu der begüterten Klasse gehören. Nun ist es ja klar, dass das ein gewisses Missvergnügen, eine gewisse Missstimmung — das liegt in der menschlichen Natur begründet — von selbst erzeugt. Die Aktionäre beziehen, wenigstens scheinbar, mühelos ihre Dividende — so viel als möglich, manchmal sehr viel —, während sie, die Arbeiter, mit ein Grund sind, dass diese Dividende ausbezahlt werden kann. So entsteht da ein gewisses Missbehagen, ja eine gewisse Feindseligkeit. Das wird, wenn der Staat die Bahnen besitzt und betreibt, nicht mehr der Fall sein, da der Staat nicht mehr als seine Selbstkosten bezieht. Was die Bahnen darüber hinaus rentieren, kommt wiederum Allen zu gut, nicht einzelnen Kapitalisten. Diese Momente wirken jedenfalls bei der Sache mit. Nun ist aber nicht ausser Acht zu lassen, dass Streiks hauptsächlich dann unterbleiben, wenn man die Angestellten richtig behandelt, wenn man sie richtig löhnt, wenn man sie durch Versicherung gewissermassen an den Beruf kettet, wenn man sich überhaupt ihnen gegenüber richtig betragt. Dann werden alle diese Misslichkeiten nicht zu Tage treten. Weiter ist zu bedenken: es ist das im ganzen eine gesunde Bevölkerung, die bei den Eisenbahnen angestellt ist, es ist das eine Bevölkerung, die aus Schweizerbürgern besteht. Viele unter ihnen haben da, wo sie im Dienst stehen, ein eigenes Heim, sie stehen in gewissen festen kommunalen Beziehungen, viele sind Familienväter, die sich nicht leicht zu einem Streik veranlasst fühlen. Wie gesagt, nach Charakter und Bildung ist dieses ganze Personal ein gesundes und es wird Aufgabe des Staates sein, dasselbe in richtiger Weise zu behandeln. Geschieht das, so bin ich überzeugt davon, dass wir in Zukunft von derartigen Streiks nichts mehr hören werden, am allerwenigsten unter dem Staatsbetrieb. Beim Privatbetrieb dagegen ist eine Wiederholung nicht ausgeschlossen. Es ist also meiner Ansicht nach ein fadenscheiniges Argument, das man gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen mit den Streiks ins Feld führen will.

Eine andere Frage, die auch Anlass zu Einwendungen giebt, ist die finanzielle Seite der Sache und ich erlaube mir hierüber im allgemeinen einige Bemerkungen. Auf die Details der Finanzfrage trete ich dabei um so weniger ein, als alles das schon in der Botschaft genügend erwähnt ist und unser Berichtstatter in vorzüglicher Weise ebenfalls die nötigen Aufschlüsse gegeben hat. Und andere werden vielleicht noch folgen.

Wenn man die finanzielle Frage berühren will, so ist es wohl nicht am unrechten Ort, hier einen kurzen Blick auf Einst und Jetzt zu werfen, auf die Zeit, wo sich die Frage, ob Staatsbau und Staats-

betrieb oder Privatbau und Privatbetrieb, zuerst präsentierte, und auf die Zeit sodann, in der wir uns jetzt befinden, und eine Vergleichung zwischen diesen beiden Zeitepochen anzustellen, woraus sich ergeben wird, dass die Verhältnisse heute nach verschiedenen Richtungen hin ganz andere sind als damals. Was die einstige Zeit anbelangt, so ist Ihnen ja bereits gesagt worden, warum man damals zum Privatbau kam. Die neue, junge Eidgenossenschaft fühlte sich noch zu wenig in sich selbst gefestigt; noch war vielleicht nicht alles Misstrauen verschucht, das die Eidgenossen gegen einander hatten, die Eidgenossenschaft hatte noch ziemlich niedrige Einnahmsquellen, — kurzum sie war noch nicht nach Innen und Aussen das gefestigte Staatswesen, das sie heute ist. Dazu sagte man sich, und man hatte darin wohl Recht, dass diese Eisenbahnsache der Gegenstand unzähliger Streitigkeiten und Kämpfe sein würde, die schliesslich dem Vaterlande nur zum Schaden gereichen könnten. In dieser Situation also hat man sich entschlossen, vom Staatsbau zu abstrahieren und die Sache den Privaten zu überlassen. Es ist heute müssig, darüber zu reden, ob das richtig gewesen sei oder nicht; eine Antwort könnte doch niemand geben. Herr von Arx hat dies zwar gethan, allein ich glaube, man könne auch anderer Ansicht sein als er, — kurzum, ich meine, es sei besser, wenn wir diese Frage nicht erörtern.

Die Bahnen wurden also dem Privatbau überlassen und da ist nun wirklich der Ort, darauf hinzuweisen, dass die Privatwirtschaft in dieser Beziehung Grosses geleistet hat. Es machte sich ein gewaltiger Unternehmungsgestalt geltend, aber es erhoben sich auch ungezählte technische und finanzielle Schwierigkeiten, bald darauf folgten finanzielle Missern und das Ende vom Lied war, dass von der Privatwirtschaft hauptsächlich Opfer gebracht werden mussten, während nur an den wenigsten Orten eine Rendite eintrat. Zu ihrem eigenen Schaden hat so die Privatwirtschaft, ich wiederhole es, Grosses geleistet. Und wo stehen wir auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens infolge des Privatbetriebes heute? Wir haben durch diese Privatwirtschaft ein vollständiges schweizerisches Eisenbahnnetz erhalten, das rationell angelegt ist. Es verbindet alle grösseren Centren, es wurden Parallellinien geschaffen, das Zwei- und Dreiliniensystem ward eingeführt, überall erhielten wir bedeutungsvolle Anschlüsse ans Ausland, auch ein Alpenpass wurde überschient, ein anderer, der Simplon, steht vor der Thüre und wir hoffen, dass auch ein dritter, ein ostschweizerischer, zu Stande komme. Alle Schwierigkeiten des Baues hat die Privatwirtschaft überwunden, wobei, wie ich schon sagte, auf Kosten von Privaten bedeutende Gelder verloren giengen. Und nicht nur die ersten, viele Jahre waren für die Rendite magere Jahre. Vor dieser Situation also stehen wir heute: vor einem vorzüglichen, vollständigen Eisenbahnnetz, das in der Lage ist, alle Lasten, die auf ihm ruhen, vollständig zu verzinsen und bei dem, ich bin davon überzeugt, auch soviel wird zuückgelegt werden können, um auch die Schulden allmählich zu amortisieren, wie das vom Bundesrat vorgesehen ist. Dazu haben wir alle Erfahrungen des Baues und Betriebs übermittelt erhalten und wir haben auch, wenn wir die Verstaatlichung vollziehen, ein gut geschultes Eisenbahnpersonal zur Verfügung.

Das ist im allgemeinen die Situation, in der wir uns heute befinden. Sie sehen, dass sie in jeder Be-

ziehung eine ganz andere ist, als sie in den Fünfziger Jahren war und dass mit Rücksicht auf diese veränderte Lage heute Mancher anders stimmen kann, als er damals gestimmt hätte. Wir haben das Netz nicht mehr zu erstellen, es besteht schon und die Gelder, die verloren giengen, verlieren nicht wir, sondern Andere haben sie verloren. So sind wir, ich möchte fast sagen in einer beneidenswerten Lage und ich kann nicht begreifen, wieso, wenn nicht politische oder andere Gründe im Spiele sind, angesichts dieser veränderten Sachlage Jemand noch etwas gegen den Eisenbahnrückkauf einwenden kann.

Nun habe ich aber noch die Frage zu beantworten: was sind wir, was ist der Staat heute gegenüber früher? Während wir damals noch eine junge Eidgenossenschaft hatten, so haben wir nun eine nach Innen und Aussen gekräftigte Eidgenossenschaft, die überall den nötigen finanziellen und, was ebensoviel wert ist, auch den moralischen Kredit genießt. Unter uns haben wir ja allerdings häufig Kämpfe politischer und anderer Art — das liegt im Gang der Dinge und wird zu allen Zeiten so bleiben — aber angesichts des oft gehörten Jammers über diese politischen Kämpfe tröste ich mich damit, dass ich sage: nur das ist ein gesundes Volk, das noch politische Kämpfe erlebt und das wird kein gesundes Volk mehr sein, das politische Meinungsverschiedenheiten und Kämpfe nicht mehr ertragen kann.

So stehen die Dinge zwischen Einst und Jetzt. Sie sind grund- und himmelweit von einander verschieden. Alle Risiken, vor denen man damals zurückschreckte, haben wir heute nicht mehr, andere haben sie übernommen; in finanzieller Beziehung haben wir eine abgeklärte, saubere Situation und die Eidgenossenschaft ist ein Käufer, der heute diese Bahnen gut übernehmen kann. Auch die Einwendung, dass die Eisenbahnfrage die Landesgegenden hintereinanderbringen werde, kann heute nicht mehr gehört werden. Diese Kämpfe sind ausgekämpft, das Netz ist da.

Bringt man dem Volk diese Situation richtig zum Bewusstsein, so zweifle ich gar nicht daran, dass es sich, ob auch da und dort noch Schrecken zu verbreiten gesucht wird, zum Rückkauf bekennen wird.

Noch eine weitere Frage: wie soll nun zurückgekauft werden? Da können wir uns Alle, seien wir für oder gegen den Rückkauf, damit trösten: es soll auf gesetzlichem Wege zurückgekauft werden. Anderes und Besseres kann man nicht verlangen. Man könnte unter Umständen ein Mehreres bieten, aber verlangen können diejenigen, die zurückgekauft werden wollen, nicht mehr, als dass gesetzlich zurückgekauft werde. Und dieses Gesetz ist niedergelegt zwischen den beiden Parteien in den Konzessionen, und da wo dieses Gesetz der Interpretation bedarf — und es bedarf derselben an verschiedenen Orten —, wird ein unparteiischer Gerichtshof Recht sprechen und als Recht nur das erklären, was wirklich Recht ist. Darum sind die Rekrimationen auf Vergewaltigung, Beraubung und dergleichen, nicht zu hören. Die Konzessionäre haben keinen andern Rechtstitel als den der Konzession und diesen schmälern wir ihnen in keiner Weise, sondern wir übergeben die Konzession über den Kaufsgegenstand dem Bundesgericht: sag' Du, was Recht ist. Wir fragen nicht: ist es mehr oder ist es weniger? —

wir wollen nur, dass das Recht Recht sei und dass berechnete Ansprüche ihre Geltung finden. Das ist der unanfechtbare Standpunkt, auf den sich die Vorlage des Bundesrates stellt. Für meine Person füge ich allerdings bei, dass mir im Grossen und Ganzen ein anderer Weg besser gefallen hätte, wenn man sich dazu hätte entschliessen können: ich meine den freihändigen Kauf oder irgend ein anderes Verfahren, bei dem man den Verhältnissen und Verumständen, die ausserhalb des Gesetzes liegen, hätte Rechnung tragen können. Am besten hätte es mir gefallen, wenn man die Bahnen ungefähr mit dem Prozedere hätte erwerben können, das bei der Jura-Simplonbahn stattgefunden hat. Dort hat man die Sache nicht rein rechnungsmässig behandelt, sondern von den Ziffern etwas losgelöst und auf einen etwas höhern Standpunkt gerückt, indem man auch Betrachtungen politischer Art und Erwägungen der Billigkeit Raum gewährte. Ich glaube nicht, dass man jenen Kauf rückgängig machen möchte, obschon wir mehr bezahlt haben als wir eigentlich hätten bezahlen müssen. Das ist indessen nur eine subjektive Meinung, die einigermaßen der Betrachtung entspringt, dass die Privatwirtschaft, die das Eisenbahnwesen von Anfang an in die Hand nahm, dabei schlechte Geschäfte gemacht hat und dass wir nun zu einem guten Teil einheimen, was von anderer Seite geleistet worden ist, und dass es darum unter Umständen der Billigkeit nicht so unangemessen gewesen wäre, wenn man hierauf einige Rücksicht hätte nehmen können. Aber dafür steht uns nun offenbar ein Ausweg nicht offen. Die Termine sind da und wir müssen künden. Zu der Transaktion, wie sie Herr Gavard wünscht, gebracht es uns an Zeit. Hätten wir aber auch den guten Willen, so zu verfahren, so dürften wir es nicht thun mit Rücksicht auf die Rechte des Volkes, die wir in dieser Sache auch respektieren müssen. Das Volk würde uns sagen: Ihr hattet den Termin zu beachten, es lag nicht in Eurer Kompetenz, denselben zu ignorieren, sondern Ihr musstet mir eine Vorlage machen und meine Sache war es dann, diese Vorlage anzunehmen oder zurückzuweisen, zu entscheiden, ob ich den Rückkauf auf dem Boden des Gesetzes und der Konzessionen oder ob ich etwas weiter gehen und mit Rücksicht auf die Verumständen mehr bieten wolle.

Man hat an der bundesrätlichen Vorlage auch Kritik geübt mit Bezug auf die Feststellung der Rückkaufspreise. Nun ist mit Recht schon wiederholt darauf aufmerksam gemacht worden, dass das einseitige Preisbestimmungen zu unserer blossen Orientierung seien, die niemand binden und an welche namentlich das Bundesgericht nicht gehalten sei, das selbstverständlich frei prüfen wird, was unter dem «befriedigenden Zustand» der Bahnen u. s. w. zu verstehen ist. Diese Berechnungen brauchen also niemanden abzuschrecken. Sind sie richtig, so sind sie eben richtig und wir können nichts dafür. Sie beruhen auf den Konzessionen und diese müssen wir gelten lassen, ob sie für oder ob sie gegen uns sind.

Es wurde dann gesagt, man hätte anders vorgehen und namentlich nicht frühere Mitglieder von Bahnverwaltungen und Direktionen als Experten zuziehen sollen, die von ihren Stellen weggewählt worden seien. Es wäre ja vielleicht glücklicher gewesen, wenn man die Experten ausserhalb dieser

Kreise hätte wählen können. Man kann ja sagen, diese weggewählten Herren seien grollende Achilleus und der Groll sei nicht just dazu angethan, das Urteil objektiver zu gestalten. Allein, meine Herren, die Arbeiten dieser Herren liegen vor und ich glaube, man muss sie prüfen. Hat man sachlich etwas dagegen einzuwenden, so macht man sachliche Einwände. Aber auf der andern Seite hat es doch auch seine Vorteile, dass gerade diese Herren beigezogen worden sind, denn sie kannten aus ihren frühern Stellungen die starken und die schwachen Punkte der Gesellschaften, sie waren in Verhältnisse eingeweiht, die andere nicht kannten und es konnte uns nur gelegen sein, wenn sie uns über alles, was in den Gesellschaften vorgieng, Mitteilungen machten. Ich glaube, dieses Prozedere sei keineswegs anfechtbar.

Es wurde von Herrn Wirz und von anderer Seite in Zweifel gezogen, ob man wirklich die Ersparnisse, die man in Aussicht nahm, in Zukunft machen, ob man also in 60 Jahren die erwähnten Amortisationen vornehmen könne. Nach den Aeusserungen der Aktionäre sollte man meinen, diese Rechnung sei richtig, und das Prozedere, das der Bundesrat vorschlägt, sollte innegehalten werden können. Es muss doch in Betracht gezogen werden, dass der Bund bei den Betriebskosten Ersparnisse machen wird; vielleicht ist das Mass, von dem man gesprochen, etwas übertrieben, aber etwelche Ersparnisse werden sicher mit dem Bundesbetrieb verbunden sein. Es kommt hinzu, dass der Bund nur die Selbstkosten anrechnet und für Dividenden nichts auszuzahlen hat, dann kommt im weitern hinzu, dass er an Stelle des Aktien- und Obligationenkapitals, das noch auf den Linien haftet, ein Anleihen aufnehmen und sich so wenigstens bei der Finanzbeschaffung sicherer stellen wird als das bisher der Fall war. Ferner kommt die fortwährende Verkehrsvermehrung in Betracht, die seit dem Anbeginn des Eisenbahnbetriebes sich geltend macht. Und endlich ist noch ein Punkt zu erwähnen, er betrifft die Nebenbahnen. Wie Sie wissen, werden gegenwärtig, nicht nur im Kanton Bern, sondern auch anderwärts, grosse Anstrengungen gemacht, um Nebenbahnen zu erstellen. Nun können die Hauptbahnen ja nichts besseres wünschen, als die Erstellung derartiger Bahnen, weil sie in den meisten Fällen durch diese in wesentlicher Weise alimentiert werden. Das bedingt auch eine Mehreinnahme, welche die Zukunft ausweisen wird. Und da ich gerade von den Nebenbahnen spreche, will ich auch bemerken, dass auch die Rücksicht auf diese Nebenbahnen sehr für die Verstaatlichung der Eisenbahnen spricht. Wie wir wissen, waren die Nebenbahnen sehr selten auf Rosen gebettet, vielmehr ergieng es ihnen oft sehr schlecht und die Hauptbahnen haben sie nicht immer mit Glacéhandschuhen angerührt. Es giebt Nebenbahnen, die nur ein klägliches Dasein fristen konnten, weil sie von den Hauptbahnen förmlich ausgebeutet, um nicht zu sagen ausgesogen wurden. Ich will nur auf ein Beispiel hinweisen, auf die Linie Bulle-Romont. In neuerer Zeit haben sich die Verhältnisse dieser Linie geändert, aber wenn sie von der Hauptbahn richtig behandelt worden wäre, so wäre sie, das ist meine Ueberzeugung, bei den schönen Einnahmen, die sie hatte, nie in die missliche finanzielle Lage gekommen, in der sie sich seit langem befand und aus der sie noch nicht er-

löst ist. Ich könnte Ihnen noch andere Beispiele anführen, wo Nebenbahnen von den Hauptbahnen gedrückt worden sind, doch mag es an dem einen genügen. Diese Zustände fallen mit der Verstaatlichung dahin; der Bund wird, wenn er im Besitz der Hauptbahnen ist, die Nebenbahnen durch billige Anschlüsse, billiges Benützenlassen der Bahnhöfe und Geleise, durch Uebernahme des Betriebs u. s. w. bestmöglich unterstützen. Und ich habe betreffend die Nebenbahnen noch etwas auf dem Herzen. Nach meiner Ansicht wird der Bund, wenn die Verstaatlichung durchgeführt ist, in nicht sehr ferner Zeit in den Fall kommen müssen, die Nebenbahnen, wenigstens die hauptsächlichsten derselben, finanziell zu unterstützen. Er kann das meiner Ansicht nach sehr gut thun und er ist auch pflichtig dazu. Er wird mit der Erwerbung der Hauptbahnen ein gutes Geschäft machen. Im Grunde genommen bringt er kein Opfer, sondern engagiert höchstens seinen Kredit für das Eisenbahngeschäft. So ist er um so besser in der Lage, die Nebenbahnen zu unterstützen, was von den Gegenden, die mit Mühe um die Nebenbahnen ringen, welche sie sehr notwendig haben, mit Freuden begrüsst werden wird. Ich verweise dabei auf die Eisenbahnbestrebungen des Kantons Graubünden, die uns in nicht allzu ferner Zeit beschäftigen werden. Ich glaube, der Bund wird sich der Unterstützung dieser Nebenbahnen nicht entziehen können. Natürlich soll es in bescheidenem, vernünftigen Masse geschehen.

Erlauben Sie mir nun auch auf das Votum des Herrn Wirz einige kurze Bemerkungen. In diesem Votum ist Einiges enthalten, das nicht wohl mit Stillschweigen hingenommen werden kann. Herr Wirz hat diesmal — und mit vollem Recht — nicht den Föderalismus in den Vordergrund gestellt und sich zum Verteidiger desselben aufgeworfen. Aber einen andern Föderalismus hat er nicht beiseite lassen können, den Föderalismus im Eisenbahnwesen. Er will dieses einheitliche Schweizernetz nicht, er will diese verschiedenen Gesellschaften, diese verschiedenen Eisenbahnverwaltungen beibehalten und so wenigstens seiner föderalistischen Gesinnung zum Durchbruch verhelfen. Nun hat Herr Wirz auch das Hohe Lied der Privatgesellschaften gesungen, er erzählte, was sie alles schon gethan und wie sie in der Schweiz vorangeschritten seien gegenüber andern Ländern. Er wollte auch nicht gelten lassen, dass sie sich gegenüber dem Bund renitent benehmen, sondern hat sie auch in dieser Beziehung in Schutz genommen. Nun glaube ich nicht, dass Herr Wirz in dieser Richtung ein ganz kompetenter Beurteiler der Sachlage ist. Er ist allerdings mit den Privatbahngesellschaften in seinem Kanton ganz gut ausgekommen und er kann ihnen nur dankbar sein. Es gab eine Zeit, ich will das en parenthèse bemerken, wo Herr Wirz gegen die Brünigbahn war. Gestern nun hat er etwas anders gesprochen, mit Rücksicht auf die Förderung des Fremdenverkehrs, den diese Bahn zur Folge hatte. Wie ist die Brünigbahn zu stande gekommen? Der Kanton Obwalden stellte sich feindlich zu dieser Bahn, aber sie musste doch konzediirt werden, dem konnte er sich nicht widersetzen. Diese Bahn wurde vollständig auf Kosten der Jurabahn erstellt und Herr Wirz hat schon mehrfach geäußert, dass alle vernünftigen Begehren betreffend Stationsanlagen, Anstellung von Beamten u. s. w. in zuvorkommendster Weise be-

rücksichtigt worden seien. Es mussten im Obwaldnerland auch Expropriationen stattfinden und auch hier ist das Land Obwalden nicht zu kurz gekommen — ich begrüße also, dass Herr Wirz, wenn er die Sache nur von seinem kantonalen Standpunkt aus betrachtet, keinen Grund hat, gegen die Privatgesellschaften vorzugehen. Aber hier muss ich doch hinzufügen: wer hat denn eigentlich die Brünigbahn erstellt? Wer war es, der nach allen Richtungen so coulant war, dass heute Herr Wirz mit dieser Bahn vollständig zufrieden ist? Im Grunde genommen war es nicht eine Privatgesellschaft, sondern es war ich möchte sagen eine staatliche Gesellschaft. Denn die Jurabahn hat die Brünigbahn gebaut und die Jurabahn war, wenn auch nicht der Form, so doch der Sache nach eine Staats- und Gemeindebahn. Sie hatte die Form einer Aktiengesellschaft, aber  $\frac{3}{4}$  der Aktien gehörten dem Staat, der Rest den Gemeinden. So war die Brünigbahn, die Herrn Wirz so sehr am Herzen liegt, von einer Staatsbahngesellschaft ausgeführt worden. Das spricht am besten für den Staatsbetrieb. Ich kann noch beifügen, dass im Kanton Bern eine grosse Zahl von Nebenbahnen existiert, die der Form nach Aktiengesellschaften, dem Wesen nach aber nichts anderes sind als Genossenschaftsbahnen des Staates und der Gemeinden. Und es kann hier darauf hingewiesen werden, dass diese Bahnen nicht nur sehr billig erstellt wurden, sondern dass sie auch richtig und rationell betrieben werden und den Interessen des Publikums nach allen Richtungen dienen. Das darf gewiss auch zu gunsten der Staatsbahnen angeführt werden.

Nun hat Herr Wirz noch darüber geklagt, die Schweiz werde durch die von der Verstaatlichung bedingten Engagements vom Ausland abhängig. Allein vorerst ist nicht gesagt, dass das ganze Kapital im Ausland plaziert werde und im Weiteren glaube ich, dass die Schweiz dermalen in einem viel grössern und anstössigeren Abhängigkeitsverhältnis zum Ausland steht, als sie es sein wird, wenn die Anleihen zum Teil im Ausland konvertiert werden. Wer regiert denn zum grossen Teil unsere schweizerischen Bahnen? Wer sind die Hauptaktionäre, die Haupteigentümer der Gotthardbahn, der Nordostbahn und anderer Bahnen? Das sind Ausländer. Wenn ich nun zu wählen habe, so will ich lieber, dass das richtige Verkehrsobjekt eigentümlich der Schweiz gehöre, und dafür eine gewisse Kapitalschuld bei auswärtigen Privaten haben, denn Privaten wird man das Kapital schuldig und nicht etwa den auswärtigen Staaten. Ueberhaupt hat es mit diesem Abhängigkeitsverhältnis von Staat zu Staat eine eigene Bewandnis. Es sind heutzutage eigentlich alle Staaten mehr oder weniger von einander abhängig. In andern Gebieten, wie dem der Verwertung von Produkten unserer Arbeit, sind wir auch vom Ausland abhängig, aber das Ausland zum Teil auch von uns, sonst hätte das grosse Frankreich nicht um eine Revision des Handelsvertrages bei uns nachgesucht. Gerade diese Abhängigkeit aller Staaten von einander ist die beste Garantie für die Solidarität unter den Staaten. Wenn die einzelnen Personen, wenn jedes vom andern abhängig ist, so ist das ein viel gesünderes Verhältnis als wenn einer unabhängig ist und die andern alle abhängig sind. Das gleiche ist bei den Staaten der Fall und es ist gut, wenn keiner sagen kann: ich dominiere alles, sondern wenn jeder sagen muss:

ich dominiere da und da, aber ich werde in dieser und jener Richtung von andern dominiert.

Ich bin am Schlusse meiner Ausführungen angelangt. Die Schweiz hat nach meiner Ansicht in drei grossen Gebieten die Einheit notwendig, wenn sie nach Innen und Aussen gestärkt sein will: die Rechtseinheit, dann die Militäreinheit und zum dritten die Einheit im Verkehrswesen. Was die Militäreinheit anbelangt, so besitzen wir sie bis auf ganz wenige Punkte und wir können uns dessen glücklich schätzen. Was die Rechtseinheit anbelangt, so haben wir sie zu einem Teil und zum fernern und letztern Teil, hoffe ich, werden wir sie noch erhalten. Und ich hoffe im Weiteren, dass wir auch die Einheit auf dem dritten Gebiet, die Einheit im Verkehrswesen, in nicht allzuferner Zeit erlangen.

Caveant consules populusque helveticus, ne aliquid detrimenti capiat respublica.

**Schmid-Ronca:** Die vorliegende Frage ist, wie allgemein anerkannt, von enormer Tragweite und in ihren Wirkungen von entscheidendem Einfluss auf unser gesamtes Staats- und Verkehrsleben für eine lange Zukunft. Es ist daher notwendig, Alles wohl zu erwägen, was im Interesse des Landes gelegen.

Ueber die Frage, ob zur Einleitung und Durchführung des projektierten Rückkaufes eine Verfassungsänderung vorgängig notwendig, will ich mich nicht näher auslassen, es ist dies von anderer Seite bereits in eingehender Weise geschehen. An der Hand der Botschaft will ich mir aber einige kurze Erwägungen und Bemerkungen materieller und politischer Natur erlauben, die mich dazu führen, das Projekt, wie es vorliegt, abzulehnen.

Die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens ist hauptsächlich dem thatkräftigen Eingreifen des Privatkapitals sowie der Privatthätigkeit und der Unterstützung der interessierten Landesteile zu verdanken. Ohne dieses Zusammenwirken wäre gar manches, was geschehen, nicht möglich gewesen, oder erst verspätet erstellt worden. Der Bund war damals bei seinen bescheidenen Hilfsquellen nicht in der Lage, thatkräftig einzugreifen, obschon Versuche dazu gemacht wurden. Es wurden damals enorme Opfer gebracht, die einzelne Landesteile zum Vorteil des Ganzen fast erdrückten.

Infolge der steten Entwicklung des Verkehrs verbesserte sich die Lage der einzelnen Gesellschaften, ebenso die der interessierten Landesteile und nachdem in den 80er Jahren die Rückkaufsfrage abgelehnt, stehen wir derselben nun neuerdings gegenüber und ist eine Entscheidung wegen der konzessionsgemässen Termine imminent.

Ich gebe zu, dass schwerwiegende Gründe, hauptsächlich betriebstechnischer Natur, vorliegen und der Verstaatlichung das Wort reden. Der gegenwärtige Zutsand lässt auch, wie alles Menschliche, gewiss Verschiedenes zu wünschen übrig, aber es muss doch billigerweise anerkannt werden, dass derselbe relativ sehr befriedigend ist und es darf füglich bezweifelt werden, ob der Staatsbetrieb viel Besseres zu Tage fördere. Der Bund mag zur Stunde zu wenig Kompetenzen gegenüber den Eisenbahngesellschaften besitzen, es kann und soll aber hier auf dem Wege der Gesetzgebung Abhülfe geschaffen werden. Ich bin principiell nicht dafür, dass der Staat Alles



das an sich ziehen soll, was ebenso gut der Privatthätigkeit — unter seiner Aufsicht und ohne materielle Belastung seinerseits — überlassen werden kann. Welches System für unsere Verhältnisse das Richtige, Privatbesitz und -Betrieb oder Staatseigentum und -Betrieb ist eine schwierig zu beantwortende Frage. Ich neige mich ersterer Ansicht zu, denn letzteres führt zur absoluten Centralisation nicht nur dieses, sondern noch anderer Gebiete und birgt Gefahren und finanzielle Abhängigkeit im Ausland in sich. Dann täusche man sich nicht, dieses Milliarden-geschäft kann kaum anders als unter Mitwirkung von ausländischem Kapital durchgeführt werden. Und so sage ich: lieber unsere Bahnaktien im Ausland als unsere Rententitel.

Es ist ja noch in aller Erinnerung, welch schweren Druck vor nicht gar langer Zeit Deutschland in dieser Richtung auf die russischen Staatsfonds und Frankreich auf die italienische Staatsrente ausübte. Es ist dies ein Fingerzeig für ein viel kleineres Land, in Anspannung seines Staatskredits behutsam vorzugehen. Die Bahnen haben zu Lasten ihres Privatkapitals denn doch grosse Opfer gebracht, ich erinnere hier nur an die Erstellung der V. S. B., und man soll letzteres, nachdem die Bahnen sich erholt, ohne Not nicht schädigen, und man kommt fast unwillkürlich zu dieser Ansicht, wenn man Vergleiche anstellt zwischen den Versuchen zum freihändigen Rückkauf der Aktien der N. O. B., J. S. und S. C. B. und den heutigen Schätzungen auf Grund des konzessions-gemässen Rückkaufes. Damals fand man nach einer dividendenlosen Periode N. O. B. Aktien zu Fr. 600, beziehungsweise Fr. 500 nicht zu hoch; heute schätzt man sie 338. Jura-Simplon Prioritäten wurden wirklich zu 600 gegen Rente zu 90 % gekauft; in der eidgenössischen Staatsrechnung stehen sie à 600 zu Buch, die Schätzung der Botschaft geht auf Fr. 500. Und dann gar noch der Centralbahnhandel, wo alles von oben bis unten in Bewegung gesetzt wurde, um haarscharf darzuthun, dass eine S. C. B. Aktie mindestens Fr. 30 eidgenössische Rente oder Fr. 1000 Kapital wert sei. Heute schätzt man dieselbe auf 543, trotz der steten Verkehrsvermehrung und der soliden sauberen Situation, der Gesellschaft. Und das alles geschieht in einem Zeitraum von wenig Jahren und sind dabei mehrfach die gleichen Personen handelnd.

Ich habe gewiss ein unbegrenztes Vertrauen in die Aufrichtigkeit, das Pflichtgefühl und den Eifer, die der verehrte Chef des Eisenbahndepartements dieser grossen Frage entgegengebracht hat, wenn ich auch aus verschiedenen Erwägungen zu meinem aufrichtigen Bedauern diesmal ihm nicht zustimmen kann. Ich muss aber doch auch voraussetzen, dass der frühere verehrte Chef des Departements bei Anlass der freihändigen Rückkaufversuche, ich betone das, von den gleichen Gefühlen beseelt gewesen sei, und bei der grossen Verschiedenheit der Schätzungen von damals und jetzt wird man fast sagen dürfen, das Richtige liege, wenn nicht in der Mitte, doch zwischen drin.

Das Volk will ja gewiss in gegebenem Falle billig kaufen, aber solche Zahlenrätsel versteht es nicht, es wird dadurch in seinem Urteil getrübt und beunruhigt. Es ist hier beizufügen, dass namentlich in der Ostschweiz und Westschweiz eine grosse Zahl kleiner Leute durch die Widersprüche in den Schätzungen und der unbeanstandeten Dividenden-

auszahlung stark geschädigt wurden, was sehr zu bedauern ist. Die Spekulanten fallen für mich nicht in Betracht.

Was die Begründung der Notwendigkeit der Verstaatlichung unserer 5 grossen Eisenbahnen anbelangt, so wird deren einheitlicher Betrieb in Vordergrund gestellt. Dieser hat ja gewiss Vorzüge, die aber auch durch Uebereinkommen oder Fusionen der Bahnen unter sich, über die auch schon gesprochen und verhandelt worden, ohne Mitleidenschaft des Bundes, erreicht werden könnten. Uebrigens bestehen für den Betrieb jetzt schon eine Reihe einheitlicher Normen, die unschwer zu vermehren sind. Ueber die in Aussicht genommenen Ersparnisse aus einem einheitlichen Betrieb durch den Bund sind Enttäuschungen nicht unmöglich. Der Bund ist an und für sich ein etwas teurer Verwalter und wenn er einerseits alles in bestem Zustand erhalten will und andererseits allen etwa berechtigten Forderungen genügen (ja gar noch Nebenbahnen finanziell unterstützen soll etc.), dann werden die Ueberschüsse von selbst verschwinden und von Tarifiermassigungen wird nicht viel zu verspüren sein.

Bezüglich Materialanschaffungen aller Art werden auch kaum grosse Ersparnisse zu erzielen sein, da jetzt schon bei den bestehenden Gesellschaften Alles aufs Aeusserste zugespitzt ist und an wesentliche Oekonomien kann ich nicht glauben, zumal der Bund gewohnt ist, large zu sein.

Die Fahrpläne sind jetzt unter Mitwirkung und Aufsicht des Eisenbahndepartements im Ganzen gut kombiniert und wird ohne wesentliche Mehrbelastung durch den Bund kaum viel zu verbessern sein.

Auch das Personal, über 20,000 Mann, wird hierin nicht zurückbleiben und zwar nach verschiedenen Richtungen, in Bezug auf Löhnung und Arbeitszeit, und da fürchte ich sehr, dass, abgesehen von politischen Missbräuchen in der Leitung einer solchen Masse, Streiks in Zukunft nicht ausgeschlossen, sondern der Bund dann machtlos einer solchen Bewegung gegenüber stünde. Wo ist in diesem Falle, wenn der Bund Eigentümer der Bahnen, ein oberster Richter?

Soviel in Bezug auf die vermeintlichen Ersparnisse und die damit in Aussicht genommenen Erleichterungen im Verkehr.

Im Tarifwesen, den Taxdifferenzen etc. bestehen ja offenbar Mängel. Hier besitzt der Bund allerdings bis jetzt zu wenig Kompetenzen, er kann sich dieselben aber hier ebenfalls auf dem Gesetzeswege verschaffen.

Was nun den Umfang der Verstaatlichung bezw. des Rückkaufes anbelangt, so ist die Sache bei J. S., S. C. B. und V. S. B. liquid, nicht aber bei N. O. B. wegen den verschiedenen Rückkaufsterminen und bei der G. B. mit Rücksicht auf die bestehenden Staatsverträge und die an das Unternehmen geleisteten Subventionen. In deutschen Fachschriften, die ich zu lesen bekommen habe, wird die Lösung bezüglich der G. B. als äusserst schwierig dargestellt.

Was nun die Berechnung der Entschädigung an die Aktionäre betrifft, so wird gesagt, dass die principielle Frage, ob Rückkauf oder nicht, eigentlich nicht berühre, da, wenn eine Einigung nicht möglich, nach Massgabe des Rechnungsgesetzes das Bundesgericht endgültig zu urteilen habe.

Mit Rücksicht auf die grosse Summe von Interessen, die mit der Frage verbunden ist, kann

man die beiden Sachen einfach nicht trennen, sie hängen eng zusammen. Ich will nicht untersuchen, ob es gut war, die Schätzungen mit solchem Detail zu veröffentlichen und dadurch eine bedeutende Schädigung namentlich der kleinern Interessenten zu verursachen.

Ueber die Wertung gehen bekanntlich die Meinungen sehr auseinander und wenn man sagt: bestreitet die Zahlen der Botschaft, macht detaillierte Aussetzungen, so war das in der Zeit von 1 oder 2 Kommissionssitzungen bei dem äusserst knappen Material einfach unmöglich, es werden diese gewaltigen Differenzen eben vorerst zwischen den Bundesbehörden und den Bahngesellschaften in kontradiktorischer Verhandlung erörtert werden müssen. Es sind da eine Menge von Fragen, die in Erwägung gezogen werden müssen, so namentlich diejenigen über den befriedigenden Zustand der Bahn im Moment der Uebernahme, die Frage der Rückstellungen, der Minderwerte und der noch zu erstellenden Bauten etc. Wer bürgt für die annähernde Richtigkeit der aufgestellten Rechnungen von 1898 bis 1903? Zweifel hierüber sind gewiss erlaubt.

Man beruft sich bezüglich der Wertung der Aktien auf das neue Rechnungsgesetz. Ganz gut, aber ich habe das Gefühl, dass daraus die weitgehendsten Konsequenzen gezogen worden sind.

Das Gesetz bezweckte hauptsächlich, die Basis einer soliden und klaren Rechnungsstellung zu schaffen, abgesehen vom Rückkauf. Eine Schädigung der Bahneigentümer sollte, wie ja wiederholt betont wurde, ausgeschlossen sein. Und doch ist dieses Gefühl — namentlich mit Rücksicht auf frühere Vorgänge und Versuche — in breiten Schichten des Volkes verbreitet, täusche man sich hierüber nicht. Es giebt auch hier nur ein entweder oder. Der Bund soll seine Rechnung bei einem allfälligen Rückkauf finden, wenn nicht, so ist die Operation verfehlt. Aber auch die Gesellschaften sollen gehörig entschädigt werden, sonst thut der Bund ein Unrecht. Auch ein Urteil des Bundesgerichtes könnte schliesslich eine Missrechnung für den Bund ergeben, ohne deswegen die Aktionäre zu befriedigen.

Ueber den Auszahlungsmodus bzw. die Beschaffung der hiezu erforderlichen Mittel geht die Botschaft etwas kurz hinweg und doch ist diese Frage gewiss wichtig genug, da sie unsern Landeskredit aufs höchste anspannt. Der Expertenbericht verbreitet sich über diesen Punkt viel eingehender und weicht in verschiedenen Punkten von der bundesrätlichen Anschauung ab, und ich glaube mit gutem Grund. Die Botschaft sagt sehr optimistisch, es stehen der Verstaatlichung vom finanziellen Standpunkte aus keine Bedenken entgegen. Viele, und auch ich, hegen solche, namentlich auch deshalb, weil ich mich des Gedankens nicht erwehren kann, dass wir im Rückkaufsfalle mit wesentlich höhern Ziffern, als denjenigen der Botschaft, zu rechnen haben werden, wo dann das Volk erst recht misstimmt würde.

Bezüglich der teilweisen Finanzierung im Ausland habe ich schon an früherer Stelle meine Bedenken geäussert und gehe mit den von Herrn von Arx in seinem Referate gemachten zutreffenden Bemerkungen vollständig einig. Wir müssen im Rückkaufsfalle das bereits engagierte inländische Kapital möglichst schonen und weiteres herbeizuziehen trachten, namentlich von den Sparern, die auch an unsere

Lasten willig beitragen. Ich würde es als eine Kalamität betrachten, wenn man von diesem Bestreben und einem Zinsfuss von  $3\frac{1}{2}\%$  abginge, um billiger im Ausland anzukommen aus bereits erwähnten Gründen. Es kann ja hier hauptsächlich nur Frankreich in Betracht fallen und da würde, wenn die dermaligen Kursverhältnisse und Geldverschiebungen anhalten sollten, die Verzinsung mit wesentlichen Kosten verbunden sein.

Was die Organisation anbelangt, so ist der Vorschlag auch gar zu centralistisch angelegt. Abgesehen vom Eisenbahnrat, von dem sich selbst Herr Speiser in seinem Gutachten nicht sehr viel verspricht, ist Alles in die Hände der Bundesversammlung und des Bundesrates gelegt. Es sind nun allerdings durch die Kommission verschiedene Aenderungen und Abschwächungen erfolgt, aber der Grundton bleibt sich mehr oder weniger gleich. Weiteres eventuell bei der Detailberatung.

Ich resumiere:

1. Die Vorteile, die man von der Verstaatlichung erhofft, sind bei unsern eigenartigen Verhältnissen sehr unsichere. Die Durchführung des Staatsbetriebes wird grossen Schwierigkeiten begegnen und teuer zu stehen kommen.

2. Der Kredit des Landes wird in enormer Weise in Anspruch genommen und wir gelangen in ein gewisses finanzielles Abhängigkeitsverhältnis zum Ausland nach verschiedenen Richtungen.

3. Der Rückkauf in der vorliegenden Form ist auch deshalb für mich unannehmbar, weil die Centralisation und der Staatssozialismus in einer Weise gefördert werden, wo ich nicht mithelfen kann.

**Blumer (Zürich):** Die hochwichtige Frage der Eisenbahnverstaatlichung bewegt unsere Behörden und unser Volk seit Decennien und ich stimme mit denjenigen Vorrednern überein, welche verlangen, dass dieselbe einmal dem höchsten Souverän zur Entscheidung vorgelegt werde. Die Anhänger und die Gegner der Verstaatlichung folgen ihren Ueberzeugungen und bis das Referendum entschieden haben wird, weiss eigentlich niemand, was unser gesamtes Volk denkt und will. Bei dem partiellen Ankauf der Jura-Simplon-Prioritätenaktien trat das Referendum nicht in Funktion und beim Centralbahnankauf lässt sich, abgesehen von einzelnen untergeordneten Punkten, welche zu dessen Verwerfung wesentlich mitgewirkt haben, nicht feststellen, inwieweit dieselbe erfolgte, weil die nicht an der C. B. beteiligten Landesgegenden eine Verstaatlichung des ganzen Netzes wünschten und derjenigen nur einer einzelnen Linie auch deshalb nicht zustimmten. Indem der Bundesrat durch die heutige Vorlage auf Grund der Rückkaufbedingungen in den Konzessionen die Angelegenheit Ihnen und dem Volke zum Entscheid unterbreitet, befolgt er den Auftrag, der ihm durch die von den Herren Curti im Nationalrate und unserm Kollegen Cornaz selig im Ständerate verfochtenen und acceptierten Motionen gegeben wurde: nämlich auf die im Februar kommenden Jahres zuerst wieder fällige Rückkaufsfrist zu künden. Der Bundesrat, wie wir und die Volksabstimmung selbst sind an diese zerstörlischen Fristen gebunden und wenn wir sie verpassen oder wenn die Vorlage abgelehnt wird, so wird für 14 Jahre auf dem gesetz-

lichen Rückkaufswege keine Rede mehr davon sein können. Allerdings bleibt dann immer noch der Expropriationsweg durch die Initiative offen, für welche ja bereits die nötigen 50,000 Stimmen beisammen waren, und es ist Ihnen wohl bekannt, dass dieses Initiativbegehren nur zurückgezogen wurde, weil der Antrag des Bundesrates auf den konzessionsgemässen Rückkauf fertig zur Vorlage an die Räte ausgearbeitet war. Damit ist auch der Vorwurf, den man etwa zu hören bekommt, es sei der Beratung des in Behandlung liegenden Gesetzesentwurfes nicht genügend Raum und Zeit geblieben, die Spitze gebrochen. Abgesehen von der erwähnten zerstörliehen Rückkaufsfrist, wäre ohne diese Vorlage die Verstaatlichung in derselben Zeit vor dem Volke zur Abstimmung gekommen, nur mit dem Unterschied, dass Sie, meine verehrten Herren, nichts dazu zu sagen gehabt und sie nicht mit Ihrer hohen Einsicht hätten durchberaten und verbessern können. Wenn sich aber unser Volk im kommenden Februar aussprechen kann, so wird auch die Expropriationsinitiative im Falle der Ablehnung nicht so bald wieder aufleben, während eine Verpassung innert der zerstörliehen Frist, jener notwendiger und naturgemässer Weise wieder rufen muss und wird. Welches Schicksal eine solche aus dem Volke hervorgegangene Anfrage an das Volk haben würde, vermag niemand vorauszusagen. Dass die Chancen für Annahme bei Nichteintreten auf die heutigen bundesrätlichen Anträge enorm steigen würden, kann Ihnen kaum zweifelhaft sein. Die Verfassungsbedenken von Herrn Kollege Reichlin hätten dann auch dahinfallen müssen. Ich bin daher schon aus dem Grunde für Eintreten auf der heute vorgeschlagenen Basis, damit, wie gesagt, der Souverän sich einmal selbst aussprechen kann. Dann aber auch aus vollster persönlicher Ueberzeugung, weil ich den Uebergang der Eisenbahnverwaltung und ihres Betriebes an den modernen Staat nicht nur als richtig, sondern als unausweislich betrachte, sowohl nach der politischen, als der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieses die Prosperität aller Bevölkerungsklassen und aller Staaten reglierenden Verkehrsmittels.

Die Verstaatlichungsfrage mag in den Finanzkreisen viele Feinde haben, in der Befürchtung, dass der Geschäftskreis dieser Herren dadurch wesentlich eingeschränkt werde. Das wird nicht zu bestreiten sein, aber ich nehme an, in diesem Saale sei niemand da, der gerade den Wunsch hegt, es mögen die Papiere unserer Eisenbahnen recht oft und viel wechseln und das Geschäft beleben und im Volke wird ausser den direkt Interessierten ebensowenig dieser Wunsch obwalten. Was die Handels- und Industriekreise betrifft, so hat die Delegiertenversammlung des schweiz. Handels- und Industrievereins in ihrer Sitzung vom 1. Mai unter dem Vorsitz von Herrn Nationalrat Cramer-Frey die Eisenbahnverstaatlichung behandelt und es haben diese berufenen Vertreter von Handel und Industrie sich fast übereinstimmend grundsätzlich der Verstaatlichung günstig gezeigt, allerdings unter Einreichung einer Anzahl von Wünschen und Abänderungen an den bundesrätlichen Vorschlägen; die kaufmännische Gesellschaft Zürich und la Chambre du Commerce sind ebenfalls mit solchen Eingaben an die Räte gelangt. Ihre ständerätliche Kommission hat die Mehrzahl dieser Wünsche berücksichtigt und zwar unter Zustimmung des Herrn Departementschefs. Ich

möchte aber konstatieren, dass die kaufmännische Zustimmung zu dieser Vorlage eine wesentliche Bedingung für ihre Annahme bildet, weil sie auch kaufmännisch beurteilt werden muss, da der Betrieb ein kaufmännisches Geschäft bildet und für die Kaufleute und Industriellen in erster Linie ihre volle Bedeutung geltend macht.

Was die politische Seite anbelangt, so anerkenne ich ohne Rückhalt, dass dieselbe vorhanden ist. Wie die Beseitigung der kantonalen Schlagbäume, der kantonalen Masse, Gewichte und Münzen anno 1848 das Gefühl der Zusammengehörigkeit der Bevölkerung der Schweiz stärkte, so wird es auch der Fall sein, wenn an Stelle der lokalen Eisenbahngesellschaften, eine einzige Landesbahn der Schweiz tritt. Wenn aber unsere föderalistisch gesinnten Eidgenossen dadurch nur eine Stärkung des Bundes und eine Schwächung der Kantone befürchten, so halte ich dies für durchaus unrichtig, sofern man nicht Scheinvorteile dem wahren, innern Wert der Vereinheitlichung gegenüberstellt. Sind die einheitlichen Masse, Gewichte und Münzen, sowie Uebernahme und Betrieb von Post- und Telegraph etwa Elemente der kantonalen Schwäche geworden, oder haben sie nicht vielmehr und unbestreitbar mächtig dazu beigetragen, Handel und Verkehr zu heben und damit Wohlstand und Aufschwung in alle Gaue, alle Kantone unserer lieben Heimat zu tragen. Wenn Sie einen Blick in die Vergangenheit unseres Landes werfen, so wird Ihnen die Geschichte beweisen, dass es stets die Festhaltung an Sonderinteressen und an überlebten Institutionen waren, welche nicht nur dem Ganzen, sondern auch den einzelnen Gliedern den schwersten Schaden zufügten. Der Bundesrat, indem er den Eisenbahnrat, welchen das Volk in den Kantonen zu wählen hat, und Ihre ständerätliche Kommission, indem sie jedem Kanton und Halbkanton eine Vertretung in dem Verwaltungsrate zu bewilligen vorschlagen, haben den föderalistischen Anschauungen bedeutend Rechnung getragen. Durch beide Schöpfungen wird doch wohl dafür gesorgt, dass die Bäume nicht in den centralistischen Himmel wachsen, abgesehen davon, dass wir noch nie gesehen haben, dass nicht bloss in unserm Rate, sondern auch im Nationalrate die Vertreter der verschiedenen Landesgegenden deren Interessen nicht getreulich zu wahren wussten!

Vielfach hört man von Gegnern der Verstaatlichung die Befürchtung aussprechen und Herr Wirz hat es speciell betont, das Beamten- und Angestellten-Personal der Eisenbahnen lege mit seinen circa 25,000 Mann eine grosse politische Macht in die Hände des Bundes. Post, Telegraph und Zoll haben seit 50 Jahren ein Personal von vielen tausend Personen in unsern verschiedenen Kantonen. Hat man jemals davon gehört, dass dieselben politisch von Bern beeinflusst wurden oder in ihrer freien Bürgerpflicht und ihren politischen Anschauungen gehemmt wurden? Gott Lob! ist der republikanische Stolz des Einzelnen wie des gesamten Volkes in allen Teilen unseres Landes so gross, dass der blosser Gedanke, die Angestellten der Bundesanstalten politisch bestimmen zu wollen, als ein Pfeil bezeichnet werden dürfte, welcher auf seinen Entsender zurückschnellen müsste. — Aber im jetzigen Verhältnisse, Herr Präsident, meine Herren, liegt eine politische und sociale Gefahr, deren Wetterleuchten noch nicht vor allzulanger Zeit am Horizonte aufflammte. Die An-

gestellten der Hauptbahnen zählen ungefähr 24—25000 Mann, mit den Nebenbahnen circa 30,000. Niemand wird bestreiten, dass dies mit seltenen Ausnahmen, wie sie überall vorkommen, wackere Bürger und Männer aus dem besten, kräftigsten Volksmarke sind. Bei den heute allgemein, in unserm Lande aber speciell herrschenden Anschauungen, befürchte ich viel eher politische Einwirkungen, wenn diese tausende und tausende von selbstbewussten Schweizern unter Privatdirektionen verbleiben müssen, wo sie nun einmal — mit Recht oder Unrecht, je nach den leitenden Personen in denselben — sich in einem ihnen widerstrebenden Abhängigkeitsverhältnis glauben, als wenn sie, wie es ihre Berufskollegen aller Nachbarländer sind oder werden, staatliche Angestellte und Beamtete wären. Die Bestimmung, dass nach dem Entwurfe dieselben alle Schweizerbürger sein müssen, hat auch ihre politische Seite, wird im Volke indessen kaum angefochten werden, während die gegenwärtigen Privatgesellschaften Ausländer beliebig einstellen können.

Zur volkswirtschaftlichen Seite der Frage gehört in erster Linie die finanzielle. Die Gesamtsumme für die fünf Hauptbahnen wird eine Milliarde in runder Summe ausmachen und es unterliegt keinem Zweifel, dass unser Land eine solche, wenn sie ihm in unprofitablen Schöpfungen oder z. B. für Kriegsbedürfnisse oder Kriegsentschädigungen auferlegt würde, nicht zu ertragen vermöchte. Für die Eisenbahnen aber stehen der Ausgabe ja entsprechende Verzinsung nebst Amortisation des Ankaufskapitals gegenüber. Die mit uns am meisten Aehnlichkeit aufweisenden süddeutschen Nachbarstaaten — Baden, Württemberg, Bayern — besitzen sämtlich Staatsbahnen und jeder von Ihnen, wie in unserm Volke weiss, dass jene Staaten, bei eher kleinern Steuern und Abgaben, keineswegs schlimmer dran sind, als wir — und ihre Eisenbahnschulden nicht nur verzinsen und amortisieren, sondern dass ihnen dieselben darüber hinaus, noch sehr hübsche Staatseinnahmen liefern, trotzdem die Fahrten und Gütertaxen ebenfalls durchschnittlich eher billiger sind als die unseren. Auch in unserm eigenen Lande sind zum grössten Vorteile der betreffenden Kantone, auf den dermaligen Wert des Geldes und der Steuerkräfte gerechnet, mindestens so grosse Summen für die Verkehrsinteressen engagiert worden.

Nach Bavier, «Strassen der Schweiz», opferten die Kantone 1815 bis 1874 für ihre Strassennetze 242 Millionen Franken, wobei die Leistungen der Gemeinden nur bei einigen wenigen Kantonen mitgezählt sind. Diese enormen Summen trugen nur indirekte Früchte; sie mussten durch jährliche Amortisationen nach und nach getilgt werden und dass die Strassen keine Zinsen abwerfen, wohl aber noch stete Unterhaltungskosten verschlingen, brauche ich nicht speciell hervorzuheben. Der Kanton Waadt hat von 1815 bis 1874 allein 60 Millionen à fonds perdu für seine Strassen ausgegeben, d. h. circa Fr. 300 per Kopf seiner durchschnittlichen Bevölkerungszahl (1837 183,000), welche innert dieser Zeit durch Steuern und Staatseinnahmen amortisiert wurden. Die Erwerbskosten für die heutige Eisenbahnvorlage würden ebenfalls rund Fr. 300 auf den Kopf der schweizerischen Bevölkerung ausmachen und sollen auch in circa 60 Jahren und zwar durch ihre eigenen Erträge nicht nur verzinst, sondern zudem amortisiert werden.

Wenn Herr Landammann Wirz findet, obige Summe sei gegenüber Preussen (nach seiner Ausführung mit Fr. 180 per Kopf) zu hoch, so liegt, abgesehen von den Herstellungskosten der Bahnen in unserm Hochlande, darin ja nur ein weiterer Beweis, wie wichtig für die Schweiz es ist, mit diesem so bedeutenden Netz und dessen Wert für unser Volk, auf der Höhe der andern Staaten zu bleiben.

Wenn man für den Ankauf der fünf Hauptbahnen die runde Summe von einer Milliarde annimmt, so halte ich mich dabei keineswegs — persönlich gesprochen — an die strikten Ansätze der bundesrätlichen Beilagen zur Botschaft. Mögen dieselben diesseits auch noch so gewissenhaft aufgestellt worden sein, so sind dabei so manche Punkte diskutierbar, dass nur Fachleute nach monatelangem Studium mit Sicherheit darüber zu urteilen vermögen. Ohne Zweifel war es Pflicht der Bundesbehörden, eine Berechnung aufzustellen, damit man sich über die ungefähre finanzielle Tragweite in Räten und Volk klar werden konnte, wie es schon Herr Präsident von Arx aussprach. Eine abschliessende und endgültige Festsetzung der Entschädigungssummen können diese Ausrechnungen unmöglich bilden, weshalb sie auch als Beilagen gedruckt stehen und keinen integrierenden Bestandteil des Gesetzes bilden. Es ist eine leicht verständliche Taktik der Gegner der Verstaatlichung, wenn sie heute immer diese Taxationen in den Vordergrund stellen und sie nun als viel zu billig erklären, im Gegensatz zum Centralbahnankauf, wo sie mit der allzu hohen Abfindung im Volke Stimmung machten. Wenn die Vorlage angenommen wird, so geht es mit den ersten Uebernahmen noch bis 1903 und in der Zwischenzeit wird es sehr gut möglich sein, die genauen Preise festzustellen oder durch das h. Bundesgericht feststellen zu lassen, welches auf Grundlage unparteiischer Expertise zu urteilen haben wird. Dann aber nimmt das Gesetz in § 2, letztes Lemma, auch nach Annahme der Vorlage durch das Volk ja den freihändigen Rückkauf durch gütliche Verständigung auf Grundlage der Rückkaufbestimmungen in Aussicht und ich stehe nicht an, hier wieder die persönliche Hoffnung auszusprechen, es werde wie in Preussen möglich sein, sich auf diesem Fusse zu finden, zu verständigen, ohne dass langwierige Prozesse auszufechten seien. Was die Beschaffung des Rückkaufskapitals betrifft, so verweise ich auf die Botschaft und die Expertengutachten. Das Aktienkapital ist von 1903—1915 fällig; die Obligationenanleihen erst in noch längeren successiven Perioden verfallend. Was letztere anbelangt, so gehe ich mit der Ansicht der Fünfer-Expertenkommission vollkommen einig, dass bei einer 3 $\frac{1}{2}$  % Verzinsung die Konvertierung leicht zu erreichen sein wird, ohne dass wir dem Auslande tributär werden, denn weitaus der grösste Teil dieser Titel liegt in der Schweiz und ihr Umtausch in 3 $\frac{1}{2}$  % eidgenössische Obligationen kann den Inhabern nur sehr willkommen sein. Auch für das Aktienkapital wird eine Konvertierung in die soliden und gesuchten Titel der Eidgenossenschaft leicht sein, sofern wir nicht gerade in eine Krisis oder einen europäischen Krieg damit hereingeraten. Herr Gavard machte hierauf aufmerksam und hob die Unabsehbarkeit auf fünf Jahre hinaus hervor. Ich betrachte diese fünf Jahre als eine grosse Beruhigung, da sie die nötige Frist zur Beschaffung der grossen Summen gestatten und eine Krisis, ein

Krieg kann auch innert Monaten, ja Tagen und ganz unerwartet ebensogut ausbrechen, was wir ja alle 1870 selbst erlebten. Herr Wirz hat auch die Befürchtung ausgesprochen, die Obligationen werden uns im Auslande gefährden, während er sich anderseits befriedigt darüber ausspricht, dass gegenwärtig die Aktien unserer Eisenbahnen dort so beliebt seien. Ich glaube, das tolle Spekulationstreiben mit den schweiz. Eisenbahnaktien auf den auswärtigen Börsen sei viel gefährlicher, als es die Obligationen sind und je sein werden.

Ist einmal die Verstaatlichung beschlossen, so ist eine gütliche Verständigung um so wahrscheinlicher, als dann die Gesellschaften nicht mehr vom Staate erwarten werden, dass er zuerst ihnen entgegenkommen und Propositionen zu machen habe, was die gegenwärtige Situation ja am besten illustriert. Man beklagt sich, dass der Bund nicht zu den Privatgesellschaften komme und ihnen Vorschläge zur gütigen Genehmigung unterbreite, während es mir der Würde unseres Landes angemessen erschiene, wenn eher das umgekehrte Verfahren eingeschlagen würde. Mit Herrn Gavard wünsche ich aber wie bei den meisten Verständigungen bei Staatsübernahmen in Preussen, dass gemeinsame Kommissionen den Wert festzustellen versuchen, nur entgegen seinem Antrage nach der Abstimmung und nicht jetzt, wo dieses Verlangen gleichbedeutend mit dem Nichtinhalten der Kündigungsfrist ist. Je nachdem man die Abnutzung von Oberbau und Rollmaterial annimmt, werden die Schlusssummen lauten, und wenn sich für die Aktionäre günstigere Ziffern herausstellen, als nach den Berechnungen der Botschaft, so wird deswegen das Volk die Uebernahme nicht bereuen. Auch ein Entgegenkommen durch die Garantie der Uebernahme des Ausbaues des Simplon-Tunnels, sobald dessen Subventionen gesichert sind, in Verbindung mit der Uebernahme der Jura-Simplonbahn selber ist eine so gerechte Forderung, dass ich sie fast als selbstverständlich betrachte und ebenso die Uebernahme der Dampfbootschiffahrt auf Zürich- und Bodensee. Man wird in der Schweiz nicht eine Eisenbahn — die Nordostbahn — erwerben und den Aktionären dann gleichsam zum Hohne die Seefahrten belassen. Deshalb hat auch das Gesetz den Erwerb dieser Nebengeschäfte ausdrücklich vorgesehen und verlangt die Botschaft nur eine ausgeschiedene Rechnungsstellung seitens der Nordostbahn, damit der Wert der beiden Dampfbootunternehmungen festgestellt werden kann. Das ist doch das Mindeste, was der Staat verlangen muss, um den Aktionären, wie den Wünschen der Bevölkerung hierin entgegenkommen zu können.

Da Herr Gavard anführte, auf welche Weise die auswärtigen Aktionäre in ihrer Presse unser Land behandeln liessen, weil es darnach strebt zu thun, was in Deutschland und anderswo längst gethan wird, mag auch dieses kurz behandelt werden. Ich citiere Herrn Guyer-Zeller, trotzdem Herr Gavard uns in Zürich und der Ostschweiz dies fast als eine Hallucination anrechnen wollte. In neuester Zeit wurde aus Oesterreich gegen die Schweiz eine sehr heftige Broschüre lanciert. Ueber diese seinem Lande und seinen Behörden zugefügten schmählichen Angriffe spricht sich das Organ des Herrn Guyer-Zeller in folgender, wohlwollender Weise aus:

«Dass die Presse des Deutschen Reiches ohne Ausnahme das Vorgehen des Bundesrates gegen die

Aktionäre einer scharfen Kritik unterworfen hat, ist allgemein bekannt. Heute liegt uns eine in Oesterreich erschienene Broschüre vor. (Zur Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. Kritische Bemerkungen zur neuesten Botschaft des Bundesrates. Wien. Verlag von Moritz Frisch.) Der Verfasser derselben — offenbar ein Kenner der schweizerischen Eisenbahnverhältnisse — führt eine scharfe Klinge und seine Hiebe treffen empfindlich. Er scheut sich nicht, die Dinge beim Namen zu nennen und spricht manches unverhohlen aus, was bei uns zwar viele denken, aber nur wenige offen zu erklären wagen, weil sich eben in unseren kleinen und zum Teil kleinlichen Verhältnissen die Personen zu nahe stehen.»

Ja, ja! allerdings wagt man hier nicht unverhohlen und offen zu erklären und anzustreben, was die Berliner «Börsenältesten» anstreben und was in nichts geringerem bestanden haben soll, als die deutsche Reichsregierung gegen das kleine befreundete Nachbarvolk zu hetzen. Der Vorarlberger Bankier, dem die Urheberschaft des jüngsten Werkes zugeschrieben wird und dessen Vater in St. Gallen sein Glück gemacht hat, wird indessen auch in Wien keinen bessern Erfolg erzielen. Metternich regiert Europa nicht mehr und Oesterreich-Ungarn sympathisiert mit derartigen Börsenkreisen nicht stärker, als Deutschland.

Herr Kollege Wirz befürchtet, die Bundesbahnen werden nicht mehr der nötigen Kontrolle unterstehen, wenn sie Eigentum des Bundes sein werden. Während jetzt die Privatbahnen durch die Bundesbehörden kontrolliert und überwacht werden, falle dies dahin, sobald der Bund selbst Eigentümer sein werde. Dieser allzu pessimistischen Anschauung stehen nun die Verhältnisse aller Länder, welche Staatsbahnen besitzen, entgegen und dann kommen dazu bei uns noch Oberinstanzen, wie sie kein anderes Land der Welt in solchem Masse besitzt: unser gesamtes Volk und unsere Presse. Wie lange würde es in der Schweiz anstehen können, wenn Missbräuche oder Nachlässigkeiten einreissen wollten, ohne dass Abhülfe geschaffen würde? Keine Kontrollbehörde irgend eines monarchischen Staates kann einen solchen Einfluss ausüben, wie bei uns, wo das ganze Volk, verbunden mit einer vollständig freien Presse das öffentliche Wesen überwacht. Es sind dies die denkbar mächtigsten Oberaufseher und die Staatsbeamten wissen dies auch sehr genau.

Herr Wirz befürchtet auch, die Rentabilitätsrechnungen der Bundesversammlung dürften sich als irrig erweisen. Es können wieder andere schlechtere Zeiten kommen und Irrungen der letzten Jahre hätten bewiesen, dass man nicht unfehlbar rechne — damit sind wohl die Auslagen für die Befestigungen gemeint, deren Umfang allerdings ursprünglich nicht so gross angenommen worden war. Auch Herr Reichlin hat die Mindererträge der Jura-Simplon-Prioritätsaktien in den ersten Jahren nach dem Einkaufe als solche Berechnungsfehler hervorgehoben. Nun ist es klar, dass gute und schlechte Jahre stets wechseln werden und nicht vom Staats- oder Privatbetrieb abhängig sind. Aber gerade bei den J.-S.-Prioritäten ist der Aufschwung wieder eingetreten, die Durchschnittsberechnung, und weder die ganz schlechten, noch die besten Jahre sind massgebend. Und was das Finanzwesen des Bundes betrifft, so hat dasselbe trotz den enormen Leistungen auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens noch nie so gün-

stig gestanden, wie jetzt. Die angezogenen Befestigungsausgaben, die ganze Neubewaffnung und die Kriegsbereitschaft an Munition und Materialvorräten jeder Art, die Errichtung aller öffentlichen Bauten in Bund und Kantonen, die man darf wohl sagen grossartigen Korrektionsarbeiten zu Berg und Thal, die Unterstützung der Landwirtschaft, von Handel, Industrie und Gewerbe, der Wissenschaften und Künste sind vom Bunde in weitherzigster Weise übernommen worden und dennoch sind Kredit und Staatsvermögen gewachsen. Mein Herr Nachbar macht es sich daher sehr leicht, wenn er seine pessimistischen Anschauungen als unanfechtbare Thesen aufstellt und verlangt, dass wir nun zu beweisen hätten, dass dieselben unrichtig seien. Ich bin zwar nicht Jurist, habe aber die Laienmeinung, dass nicht der Angeklagte seine Unschuld beweisen müsse, sondern dass der Ankläger die Schuld des Sünders festzustellen habe.

Ich stelle nun meinerseits die Behauptung auf, dass, so lange unser Land sich einer so soliden Bundesverwaltung wie bis anhin und zur Zeit erfreut, welche auf allen Gebieten in gewissenhaftester Weise für die Landeswohlfahrt besorgt ist, *und so lange wir im Welthandel konkurrenzfähig bleiben*, Herr Wirz sich täuscht und verlange nun meinerseits, dass er an Hand der Entwicklung unseres Landes, ja seines eigenen Kantones, auf den er mit Recht so stolz ist, das Gegenteil beweise.

Ich gehe über zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Uebergangs der Eisenbahnen an den Staat, der Notwendigkeit, weshalb die schweiz. Bahnen der Schweiz gehören müssen.

Ich stimme mit Herrn Präsident von Arx durchaus überein, dass die Schweiz mit dem Staatsbau und Staatsbetrieb seit Beginn der Eisenbahnen in unserm Lande, kaum jemals zu einem so bedeutenden Eisenbahnnetz gelangt sein würde, wie durch den Privatbau und wenn bei den ersten grundsätzlichen Entscheiden ein Fehler begangen wurde, so war es (von der damaligen Situation aus gesprochen) nicht der Entscheid zu Gunsten des Privatbaues sowohl, sondern der, dass keine Amortisation der Eisenbahnanlagen und der Heimfall an den Staat nach einer gewissen Zeit, wie dies in andern Ländern geschah, in die Konzessionen einbedungen wurde. Als Aequivalent wurde bei dem Entscheide zu Gunsten des Privatbaues statt dem Heimfall eben die periodische Rückkaufsmöglichkeit in die Konzessionen aufgenommen und es steht nun bei uns, davon Gebrauch zu machen, wollen wir den andern Ländern in absehbarer Zeit ebenbürtig bleiben. Hierin liegt gerade derjenige Punkt der Eisenbahnverstaatlichungsnöthwendigkeit, über den keine politischen und finanziellen Bedenken hinweghelfen können. Die Verantwortlichkeit für deren Ablehnung zu tragen wird wahrlich keine leichte sein. Jedes Land der Welt, welches nach Bedeutung in Handel, Gewerbe und Industrie und volkswirtschaftlicher wie politischer Selbständigkeit strebt oder festhalten will, was es auf diesen Gebieten besitzt, bedarf hiefür in erster Linie geeigneter Verkehrswege und billiger Transportmittel. Deshalb war es seit dem frühesten Altertum das Bestreben jedes Staates, an das Meer zu gelangen. In neuester Zeit sind es von fremden Staaten nur Serbien, das aber immer noch durch die Donau mindestens eine schiffbare Meeresverbindung besitzt, und Transvaal, welche nicht an Meere

stossen. In beiden Ländern bildet der Wunsch, dies zu erreichen, die Richtschnur ihrer Politik. In Südafrika ist es England, welches den Weg an die Dongola-Bai verlegt; Serbien ist im Westen durch Oesterreich und Montenegro, im Osten durch Bulgarien vom Meere abgeschnitten. Der letzte serbisch-bulgarische Krieg entsprang dem Verlangen nach der Meeresküste, da König Milan lieber mit seinem östlichen als seinen westlichen Nachbarn anband, obwohl das Gebiet der letzteren viel günstiger für Serbien läge, weil ans adriatische, statt an das schwarze Meer mit der Dardanellensperre stossend. — Nur die Schweiz hat auch in den Zeiten ihrer grössten Machtstellung nie gesucht, direkte ans Meer zu gelangen. Nach drei Seiten lag dieses zu entfernt und im Süden bildete der Alpenwall zwar kein Hindernis für die Söhne unseres Landes, dort auf dem Kriegspfade zu wandern, wohl aber für die eigene Machterweiterung und Grösse zu kämpfen. Erst mit dem Durchbohren des Gotthards und des Simplons ist die Schweiz dem Meere so nahe gerückt, dass man heute wünschen möchte, all das Schweizerblut, welches auf den italienischen Gefilden im XV. und XVI. Jahrhundert vergossen worden ist, wäre in der Erwerbung eines geeigneten Küstenstriches dem heimatlichen Bergland zugute gekommen.

Ich habe mir diese Abschweifung lediglich gestattet, um hervorzuheben, wie alle Staaten ihre besten Kräfte, ihre Existenz und Alles, für ihre Verkehrsinteressen einsetzen. Unsere heutige Schweiz denkt nicht mehr an Vergrösserung und Eroberungen, aber woran sie denkt und denken muss, das ist ihre politische und ökonomische Selbständigkeit und dazu gehört vor Allem die Konkurrenzfähigkeit. Es war in den früheren Jahrhunderten nicht nur der Trieb nach Ruhm, Gold und Ehre, welcher unsere Landeskinder in fremden Sold und fremden Dienst trieb, sondern weil das Land nicht im Stande war, die Bevölkerung von circa einer Million zu ernähren. Noch zur Zeit der Restauration zählte die Schweiz nicht zwei Drittel der Einwohner, die sie seit diesen achtzig Friedensjahren nun zu erreichen vermochte. Dank ihrem Handel und ihrer Industrie, verbunden mit der Prosperität, die dadurch auch dem Gewerbe und der Landwirtschaft erblühten, nähren sich heute drei Millionen Seelen auf unserm von der Natur zwar mit reichster Schönheit, aber relativ geringer Fruchtbarkeit ausgestatteten Boden. Aber dieser Menschenzahl ist ihre Existenz in so grosser Zahl nur ermöglicht, so lange ihre Ernährung einerseits, ihr Erwerb andererseits auf einem Fusse geschehen kann, welcher gestattet, mit und neben dem Auslande den Wettbetrieb durchzukämpfen. Und dies ist uns nun einzig und allein möglich, wenn die Frachten aller Artikel, deren wir bedürfen, sei es zum Leben, sei es zum Arbeiten, uns die Konkurrenz mit andern Ländern noch gestatten. Vor allem brauchen wir die Nahrungsmittel, das «tägliche Brod» zu einem Preise, bei dem unser Volk existieren kann. Nur an Nahrungs- und Genussmitteln mussten wir 1896 für 275 Millionen Franken einführen, im Ganzen nur in diesem einen Jahre für 1062 Millionen. Denn es beziehen auch alle unsere grossen und kleinen Industrien, mit wenigen Ausnahmen, die benötigten Rohstoffe vom Ausland. Es wurden eingeführt: 1896 (im Ganzen) 67 Mill. mineralische Stoffe, worunter 45 Mill. Kohlen; Eisen 60 Mill.; Kupfer 13; Blei, Nickel, Zink und Zinn 7; Seide 120; Baum-

wolle 64; Leinen 12; Wolle 54; Tiere und tierische Stoffe 62 Mill. etc. etc. Ausgeführt wurde im Ganzen für 738 Millionen. Die Einfuhr und die Ausfuhr von 1896 macht zusammen 1,800 Millionen, wozu noch kommt, was das Land selbst produziert und selbst im Innern verbraucht und austauscht; dann erst der gesamte Personenverkehr von unsern Einwohnern und von all den fremden Geschäfts- und Vergnügungs-Reisenden. Bei der Ausfuhr sind es entweder Fabrikate aus fremden Rohstoffen, veredelt durch die Intelligenz und den Erwerbsfleiss unseres Volkes, oder aber Produkte unseres eigenen Landes, besonders der Milchwirtschaft, an Käse, kondensierter Milch und Rassenvieh. Kein Land der Erde, selbst nicht das mächtige industrielle Grossbritannien, hat einen so regen Handelsverkehr, wie unser kleines Binnenland, das weder Meer noch Handelsflotte besitzt. Es ist dies ein Faktum, auf das wir ohne Selbstüberhebung stolz sein dürfen und wer die Schilderungen über Land und Leute aus früheren Zeiten liest, wird auch konstatieren müssen, dass die Früchte so vieler Thätigkeit nicht ausgeblieben sind. Unsere Generation ist während und seit dem Entstehen der Eisenbahnen in der Schweiz aufgewachsen und kann noch aus eigener Anschauung darüber urteilen, wie seitdem unsere Städte und Dörfer aufgeblüht und wie überall Leben, Verkehr und Volksbildung eingezogen sind. Haben wir nicht allen Grund, uns auf der bisherigen Konkurrenzmöglichkeit zu erhalten zu suchen? Ich denke, darüber ist Jedermann einig und es handelt sich nur darum, dem Volke zu zeigen, wo die Gefahr liegt, dass es nicht heute, nicht morgen, aber doch schon für unsere Kinder ganz anders kommen muss, wenn wir nicht vorsorgen, so lange es noch Zeit ist. Wenn Frankreichs Volk auf den ihm gratis zufallenden Bahnen fährt, wenn Deutschland und Oesterreich und eine Reihe anderer Länder mit Staatsbetrieb auf amortisierten Eisenbahnen, die nichts mehr kosten, in circa 50 Jahren verkehren, kann dann unser Ländchen noch bestehen, wenn es nach wie vor durch Privateisenbahnen seine sämtlichen Bedürfnisse befriedigen soll, die beständig eine und zwar stets steigende Verzinsung beanspruchen werden. Gleich empfindlich, wie für die Einfuhr, müsste sich dieser Nachteil für die Ausfuhr dessen, was wir bisher bei uns veredelten oder selbst erzeugten, gestalten. Ueberall treten uns bereits hemmende Zollschranken entgegen; überall sucht das Ausland uns diejenigen Erzeugnisse, welche wir erstellen, abzurufen und nun sollten wir auch im Transportwesen, wir, die für den Welthandel schon so ungünstig gelegen sind, uns noch durch eigene Schuld überflügeln lassen! Wir sollten ruhig zusehen, wie rings umher die Länder sich des grössten Verkehrsmittels, von dem Gedeihen oder Hinsiechen eines Landes, einer Gegend abhängt, unentgeltlich in fünfzig Jahren erfreuen werden, während wir unseren Nachkommen den jetzigen Zustand belassen würden!

Die Zukunft unseres Landes, diejenige unserer Kinder und Kindeskinde liegt auf der Wage der heutigen Vorlage und ich stehe mit dem Kommissionsreferenten nicht an, sie seit 1848, als diejenige von der grössten Tragweite zu erachten, welche unserm Volke je unterbreitet worden ist. Die Gegner der Verstaatlichung heben immer nur die Gegenwart hervor und rühmen die Vortrefflichkeit des Privatbetriebes. Aber über die Frage, was bei dessen

Fortbestand dereinst aus unserm Lande werden solle, wenn dasselbe dastünde, wie ein von Schulden erdrücktes Bäuerlein neben reichen, grossen und schuldenfreien Grundbesitzern, über diese Frage habe ich noch nie eine Antwort der heutigen Gegner vernommen. Begreiflicherweise, denn sie könnte ja nur lauten: *Après nous le déluge!*

Herr Präsident, meine Herren! Hinter diese soeben behandelte Seite der Verstaatlichung treten alle übrigen Vorteile derselben zurück und doch sind es noch eine Reihe, welche auch der Gegenwart zu Gute kommen. Ich betrachte den geringsten derselben in der Verminderung bezw. dem Wegfalle einiger Kreisdirektionen und habe deswegen keinen Anstand genommen, gerne dazu zu stimmen, dass Basel und St. Gallen ihre Sitze beibehalten sollen. Ganz anders werden die Vorteile sein, welche im Gütertransport durch prompteren, rationelleren Betrieb, durch Benutzung der natürlichsten Routen für Handel und Gewerbe erwachsen. Im Auslande ist es ja geradezu Erstaunen erregend, welche enorme Preiserhöhungen eingetreten sind für die Einfuhr und unsere Ausfuhr, seit durchgehende Linien per Schiff und Bahn eingeführt sind. Ich will Ihnen nur einen Artikel — Rohbaumwolle aus Aegypten — aufführen, wie er sich seit 1853, also vor der Eisenbahn, für Alexandrien-Rorbas stellte:

	1853	1857	1867	1877	1887	1897
per 50 kg	Fr. 15. 60	11. —	8. 10	4. 80	2. 60	2. 48

In noch höherer Masse ist die Fracht hinaus nach Indien, China, Südamerika, billiger geworden, während die Taxen in der Schweiz selber in den 30 Jahren, welche ich im Geschäftsleben zubringe, im wesentlichen wenig oder mindestens in gar keinem Verhältnis zum Auslande geändert haben. Ist einmal ein einheitlicher Betrieb eingeführt, so wird sich derselbe nicht nur im Innern geltend machen, sondern, indem die jetzigen Bahnlinien einer einzigen grossen Landeseisenbahn-Verwaltung Platz machen, welche mit dem Auslande die Tarif- und Transportvereinbarungen für Transit, wie Landesbedarf regeln wird, dürften weitere ungeahnte Vorteile der Bevölkerung zu Gute kommen, welche heute den sich Konkurrenz machenden Privataktiengesellschaften nicht einmal selbst zu Teil werden. Im Stationsdienst, Zugs- und Fahrdienst, im Verkehr der durchgehenden, ungehinderten Personen- und Güterwagen, der durchgehenden Lokomotiven, sowie durch die einheitliche, bessere Verwendung des Bahnpersonals, werden Ersparnisse und Verbesserungen des Verkehrs erzielt, welche man heute nicht mit Zahlen belegen kann, welche aber bei auswärtigen Verstaatlichungen überraschende Resultate ergaben.

Die Lieferungsfristen auf unseren Bahnen sind lange und keineswegs kurze, wie Herr Wirz gesagt hat, hauptsächlich verursacht durch den Uebergang auf verschiedene Linien und es wird die Kaufmannschaft durch raschere Lieferungen, d. h. Möglichkeit der Expeditionen in gewöhnlicher Fracht, statt der sehr teuren Eilfracht, welche jetzt häufig notwendig wird, sehr viel gewinnen. Und ebenso sehr durch eine raschere Erledigung der Reklamationen, welche gegenwärtig sich unendlich lange ausdehnen, da immer zuerst gesucht werden muss, welche Bahngesellschaft die Schuld trage. Ueber die zu erwartenden Verbesserungen im Personenverkehr, im Fahrplanwesen, lokalen Verbindungen, Nacht- und Schnellzügen, will ich lieber

nicht sprechen. Alle diejenigen, welche nicht das Glück haben, an einer Hauptlinie und in einem ganz grossen Verkehrscentrum zu liegen, werden schon erfahren haben, wie die bescheidensten Wünsche der Gemeinden Jahre lang unberücksichtigt bleiben und wie ihre Bevölkerung in den Hauptcentren festgenagelt wird, bis die Reisen fortgesetzt werden können.

Dass die Personen- und Gütertarife einer einheitlichen Revision im Sinne einer Herabsetzung nach den Anträgen des schweiz. Handels- und Industrievereins in Art. 6 des Gesetzesentwurfes von der ständerätlichen Kommission in Aussicht genommen sind und dass alle Ueberschüsse über Zins und Amortisation hiefür verwendet werden müssen, anstatt für erhöhte Dividenden oder wie in andern Staaten für Mehreinnahmen der allgemeinen Staatsverwaltung zu dienen, ist eine Bestimmung, welche mit Inkrafttreten der Verstaatlichung unserer gesamten Bevölkerung ebenso sehr zum weiteren Aufschwung und zum ökonomischen Segen helfen wird, als ein Beharren im jetzigen Zustande seiner Zeit zum Niedergang führen müsste.

Wenn Herr Gavard uns mit Wärme warnt, die Kluft zwischen der französischen Schweiz und der deutschen Schweiz nicht zu erhöhen, sondern sie durch eine Mehrsumme von 100 Millionen zu überbrücken, so stehe ich nicht an zu erklären, dass ich diesen Schlusssatz nicht recht erfassen kann. Ich habe vorher ausgeführt, dass ich hoffe, es sei eine gütliche Verständigung mit freihändigem Rückkauf

möglich und wenn die Experten dabei auf 50 oder 100 Millionen mehr kommen sollten, als die bundesrätliche Botschaft, so ist es ganz meine Meinung, mit Herrn Gavards Schlusssatz zu sagen: «soyez justes!» Aber dagegen möchte ich doch im Interesse eben der von Herrn Gavard betonten Verständigung zwischen der französischen und deutschen Schweiz wünschen, dass man der letzteren nicht bei jeder Gelegenheit drohe, wenn wir nicht von vorne herein alles und jedes acceptieren und dass man nicht von einer grössern oder kleinern Abfindungssumme das Einverständnis und freundeidgenössische Zusammengehen abhängig mache.

Die Eisenbahnverstaatlichung ist eine eminent volkswirtschaftliche Frage, eine politische ist sie nicht in dem Sinne, dass eine Partei in derselben irgend eine Gefährdung ihrer politischen oder gar religiösen Anschauungen und Prinzipien befürchten könnte. Gemeinsam sind für alle die wirtschaftlichen Gefahren, welche ich keineswegs zu schwarz gemalt habe, für die Zukunft unseres Landes und gemeinsam sind für deutsche und romanische Schweizer, für Protestanten und Katholiken die Vorteile, wenn wir unter gerechter Erwägung aller Verhältnisse heute dem Staate wieder zurückgeben, was dem Staate gehört.

«Schau vorwärts, Werner!

Denke Deiner Kind und Kindeskinde!»

Hier wird die Beratung abgebrochen. — (Ici le débat est interrompu.)

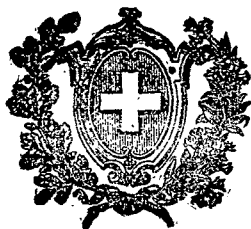


## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1897 - 09:00
Date	
Data	
Seite	271-286
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 799

Amtliches  
stenographisches Bulletin



BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 17

DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnement: 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. Juni 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 18 juin 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } *Hr. Raschein.*

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung der Diskussion über die Eintretensfrage. — Suite de la discussion sur l'entrée en matière.  
(Siehe Seite 271 hievor. — Voir page 271 ci-devant.)

**M. Python:** Ce n'est pas sans beaucoup d'hésitation que j'ai demandé la parole; j'aurais préféré me taire, malheureusement le canton que j'ai l'honneur de représenter au milieu de vous a un si grand intérêt dans la question qui nous est soumise que l'on n'aurait pas compris mon silence.

Mon désir eût été d'apporter ma faible collaboration à l'œuvre qui est celle du département fédéral des chemins de fer, plutôt que du conseil fédéral et il m'en coûte de me séparer de l'honorable magistrat, pour lequel j'ai la plus profonde estime et sympathie, dans une question à laquelle il attache la plus grande importance et qu'il doit sans doute considérer comme le couronnement de sa belle carrière politique. Mes amis politiques et moi nous nous trouvons tous dans la même situation et nous en souffrons.

Je tiens à déclarer au début de cet exposé que je me suis associé à tous les efforts qui ont été tentés par l'honorable député de Genève pour aboutir à une autre solution. Un instant l'entente nous a paru possible, malheureusement nos espérances ont bien vite été déçues, et nous nous sommes heurtés au sein de la commission à un refus absolu de s'engager dans la voie des transactions et de consentir à aucune modification essentielle.

Cette attitude de la part d'hommes pondérés et calmes est de nature à faire réfléchir, en tous cas, elle fait un contraste complet avec celle de la commission du conseil national dans la question des assurances. Là, en effet, un esprit de conciliation et d'entente a dominé tout le débat, tandis que chez nous, je le répète, nous nous sommes heurtés à une intransigeance absolue.

C'est ainsi que la solution qui vous est aujourd'hui proposée par la commission l'est grâce à la voix

prépondérante de M. le président. Je considère, pour ma part, que le nombre de suffrages qu'elle a obtenus de la part de ceux que vous aviez chargés d'étudier la question en votre nom, est insuffisant. A mon avis, la nationalisation des chemins de fer, oeuvre d'une si grande importance, dont les conséquences sont si générales, ne doit pas être une oeuvre de majorité. C'est pourquoi la solution qui vous est présentée est boiteuse et je la considère comme malheureuse, quelles que soient du reste les idées que l'on professe sur la nationalisation elle-même. Du reste, on peut être partisan du principe de la nationalisation, sans adhérer à des procédés que réprovoque le droit, la justice et l'équité.

Ici je me permets d'ouvrir une parenthèse, notre collègue M. Geel de St-Gall nous faisait la confidence de l'embarras qu'éprouvaient les membres de la majorité de la commission à ajouter quelque chose en faveur de leur manière de voir, aux considérations si complètes du message. Je me permettrai à mon tour de faire devant vous une autre confidence à mon collègue de St-Gall, c'est que la minorité de la commission se trouve aussi dans quelque embarras pour justifier son vote.

En effet, les membres de la commission n'ont eu en quelque sorte que le message entre leurs mains! Ils auraient désiré voir publier par le conseil fédéral, ou par une décision de la commission, le dossier qui a été déposé sur leur table le premier jour de la session. Ce dossier se compose des procès-verbaux des discussions des experts, c'est là que se trouvent toutes les bases du projet, que l'on peut se rendre compte des idées qui ont été émises et de la manière dont les experts ont procédé.

Les membres de ce conseil doivent donc être

embarrassés de porter un jugement sans connaître les détails de l'expertise; nous-mêmes nous aurions voulu pouvoir disposer des détails de cette expertise et faire contrôler ses résultats par d'autres personnes aussi compétentes que celles qui l'ont faite.

MM. les experts ont eu soin, ensuite d'instructions qu'ils avaient reçues sans doute, de mettre au coin de chacun de leurs rapports ce mot: confidentiel et la majorité de la commission s'est basée sur ce mot pour refuser absolument leur impression, afin de ne pas ébruiter le travail des experts et effrayer le public! Par conséquent, nous nous trouvons dans l'embarras de même que M. Geel et plus que lui, même!

Je ferme ma parenthèse pour dire qu'après avoir entendu l'auteur du projet et ses collaborateurs, après avoir assisté aux discussions que ce projet a soulevées, je m'empresse de rendre hommage à la bonne foi qui y a présidé et de constater que dans cette affaire tout le monde s'est inspiré de sentiments de sincérité et d'honnêteté absolus.

Et pourtant ce projet, tel qu'il est, ne me plaît pas, et je ne puis m'associer aux éloges qui lui ont été adressés par M. von Arx. Ce n'est pas l'exposé impartial, froid, calme, qui conviendrait aux autorités qui, dans les régions sereines où elles se trouvent, ne doivent s'inspirer que de la pensée supérieure de la patrie en oubliant les difficultés rencontrées et ceux qui les ont suscitées.

Ce message est un cri de guerre contre les compagnies de chemin de fer, le hurra du dernier assaut, le chant de triomphe de la victoire!

C'est une oeuvre, je le répète, de bonne foi, mais une oeuvre de haine, on rencontre dans le message des affirmations exagérées, superficielles, contradictoires mêmes. Je m'étais amusé à faire un triage des différents passages du message pour montrer qu'on en peut citer plusieurs qui se détruisent réciproquement. Comme membre de la commission, cependant, j'ai renoncé à vous faire part de ce travail.

Ce message représente très bien l'état d'âme du département fédéral, on veut en finir avec les compagnies, on éprouve un sentiment de lassitude, on aspire au repos. C'est pour cela que l'on a quitté le terrain du droit et de l'équité, celui de l'habileté et de la prudence même, dans la conduite de cette affaire! Nous sommes en face d'une situation psychologique et cette situation, je la comprends et l'excuse à certains points de vue. Pour la comprendre, il suffit de faire l'historique de la question.

En 1852, la Confédération a été appelée à se prononcer sur la question de savoir si les chemins de fer devaient être construits et exploités par l'Etat? Vous savez ce qui s'est passé; la Confédération refusa absolument de se charger de cette entreprise, elle recula devant la tâche que l'on voulait lui donner et l'abandonna à l'industrie privée, c'est-à-dire aux compagnies. Celles-ci se mirent à l'oeuvre et nous dotèrent d'un réseau dont nous pouvons être fiers. Plus tard la Confédération intervint, à juste titre je le reconnais, et dans l'intérêt du public; les compagnies envisagèrent cependant cette intervention comme malencontreuse; elles dirent à la Confédération: Vous n'avez rien voulu faire, c'est nous qui avons assumé tous les sacrifices, c'est nous qui avons entrepris cette oeuvre si grande par l'importance qu'elle a sur la prospérité du pays et aujourd'hui vous voulez nous gouverner, nous réglementer! En un mot, les compagnies considèrent la Confédération

comme voulant s'arroger des droits usurpateurs, et de ces circonstances résulta une lutte qui s'est poursuivie jusqu'à aujourd'hui. D'un côté les compagnies maintenaient les droits que leur avaient conférés les concessions et prétendaient que la législation en vigueur en 1852 ne pouvait pas être changée, d'autre part la Confédération, s'inspirant de l'intérêt public, tendait de plus en plus à développer sa législation et à étendre sa compétence, pour imposer aux compagnies de nouveaux devoirs et de nouvelles obligations.

C'était la lutte du pot de terre contre le pot de fer, puisque la Confédération avait le droit de légiférer; je crois bien que quelquefois les compagnies n'ont pas été traitées selon le droit strict, mais il faut reconnaître d'autre part qu'elles auraient aussi pu faire preuve de plus de bonne volonté dans certaines circonstances.

Au cours de cette lutte, le département des chemins de fer a bien fait d'obtenir des compagnies toutes les concessions possibles dans l'intérêt du public, et il l'a fait, il faut le reconnaître, avec ménagement et sans compromettre la situation des compagnies. Mais là, où il se trompe, c'est lorsqu'il veut appliquer pour le rachat les mêmes règles, la même méthode dont il s'est servi jusque là contre les compagnies.

Le rachat! Que signifie ce mot? C'est la mort des compagnies, leur enterrement, leur fin! Ce n'est donc plus l'intérêt public qui est en cause, quand on veut discuter les conditions du rachat, c'est le droit privé qui doit être appliqué; à cet égard, en entendant les membres de la majorité de la commission et le représentant du conseil fédéral, j'ai constaté qu'il y avait dans leur esprit une complète confusion.

On veut aujourd'hui tirer le plus possible des compagnies, afin d'obtenir les chemins de fer aussi bon marché que faire se peut, parce que l'on confond les conditions du rachat avec les nécessités devant lesquelles on se trouve pour obtenir l'adhésion du peuple suisse.

La question même du rachat n'est pas en cause, les compagnies ne peuvent s'y opposer, puisqu'il est prévu dans les concessions; ce qui les intéresse, ce sont les conditions auxquelles il se fera. La question de savoir, s'il sera accepté ou refusé par le peuple, est toute autre.

Vous êtes, Messieurs, le parlement, l'assemblée supérieure du pays; il est naturel que l'acheteur désire des conditions avantageuses, mais quand on est l'Etat, que l'on est armé de la puissance législative, on ne doit jamais méconnaître les grands principes qui sont à la base même de la société, les principes du droit.

Dans la question du rachat, vous n'êtes plus sur le terrain de la loi sur la comptabilité, nous entrons ici dans le domaine du droit privé et si dans l'intérêt du public, vous pouvez vous laisser aller à des systèmes qui paraissent meilleurs, dès que vous abordez ce domaine du droit privé, vous devez être des juges, vous devez procéder avec beaucoup plus de circonspection.

Aujourd'hui de par le rachat la lutte est finie avec les compagnies qu'il ne faut pas confondre avec les adversaires, les ennemis du rachat. Le point de vue des compagnies et celui des ennemis du rachat est tout à fait différent; il me semble que dans la discussion on les confond. On veut réduire le prix et obtenir les meilleures conditions possibles parce

que l'on veut faire accepter le rachat par le peuple et dans ce but on immole les compagnies!

C'est d'après ce système erroné que le message est rédigé. La manière dont a été opéré le travail préparatoire, n'offre pas les garanties nécessaires.

D'abord le choix des experts! Dans une question de cette importance, pourquoi n'a-t-on pas apporté plus de précautions à ce choix? Je ne veux pas que l'on se méprenne sur ma pensée, je suis sûr que les personnes auxquelles le conseil fédéral a fait appel, sont parfaitement honorables et ont agi au plus près de leur conscience, mais l'une des chevilles ouvrières de l'oeuvre de la nationalisation est un homme qui, en toute bonne foi, se croit investi de la mission de faire tomber les compagnies, pour mettre fin au combat! On peut être d'une parfaite bonne foi et commettre les injustices les plus grandes, et l'on est d'autant plus dangereux que l'on n'hésite pas. Or les experts ont été choisis parmi les adversaires des compagnies; le choix de ces experts, je parle de ceux qui ont rédigé le rapport, a été malheureux. M. Ritschard a voulu nous expliquer ce choix, nourris dans le sérail, nous a-t-il dit, ils en connaissaient les détours, ils pouvaient dire le fort et le faible des compagnies et nous avons voulu profiter de leurs connaissances. Que dirait M. Ritschard si, obligé de congédier le premier secrétaire de son département, le tribunal allait le choisir comme expert pour trancher les difficultés qu'il pourrait avoir? M. Ritschard s'en indignerait et à juste titre et c'est pourquoi je dis que les compagnies ont aussi le droit de s'indigner du choix qui a été fait des experts.

Il y a plus, dans une question aussi grave que celle-là, on aurait dû, comme on l'a déjà dit, choisir des experts hors de la frontière, parce que sans cela l'opinion publique peut exercer son influence sur eux. Il s'agissait d'interpréter des concessions qui, en effet, ne sont pas une oeuvre originale de la Suisse. D'abord accordées par les cantons, elles ont été approuvées par la Confédération; les cantons n'ont rien inventé, nous n'inventons rien en Suisse, pas même l'organisation du service militaire! Des concessions existaient ailleurs avec les mêmes clauses à peu près, on aurait donc pu faire venir des hommes du dehors pour les interpréter dans un esprit froid, impartial et sans idées préconçues.

Il faut donc reconnaître que le choix des experts a été malheureux, ils n'offraient pas les garanties désirables d'impartialité. A ce point de vue la proposition de M. Gavard se justifie, elle était une planche de salut tendue au conseil fédéral, je regrette que celui-ci ne l'ait pas compris.

En analysant les sentiments du département fédéral des chemins de fer, je crois que l'on peut dire que cette autorité voulait en finir avec une situation qu'elle considère comme intenable, vu le conflit qui se perpétue entre elle et les compagnies. Le département espère qu'en nationalisant, il sera mis fin à cette situation, il n'y aura plus de difficultés et tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes! Je crois qu'il se trompe! Aujourd'hui son rôle est très agréable: d'un côté les compagnies et de l'autre le département fédéral qui représente l'intérêt public; chaque fois qu'il obtient une concession, c'est dans l'intérêt du public, s'il ne peut l'obtenir, il se dit limité par les concessions et tout le blâme retombe sur les compagnies!

En sera-t-il de même à l'avenir? Le rôle du département sera bien changé, il sera contraire à l'intérêt public; des réclamations se produiront, c'est certain et le département sera partie dans ces difficultés, il n'aura pas le rôle qu'il possède aujourd'hui d'arbitre qui tranche entre l'intérêt public et les compagnies.

Mais, répondra le département, — j'entends sa réponse, — quand la nationalisation aura été faite, il n'y aura plus de difficultés, tout sera bien organisé, le public ne se plaindra plus! En sera-t-il vraiment ainsi? Est-ce que dans les pays où les réseaux de chemins de fer appartiennent à l'état, il n'y a plus de difficultés? Pour vous prouver qu'elles subsistent, je me permettrai de vous lire un passage de ce que disait dans une séance le ministre du royaume de Prusse, M. de Thielen.

On lui demandait une réduction de tarif. Il est à remarquer qu'en Prusse les tarifs normaux n'ont pas été abaissés depuis 30 ans, malgré toutes les réclamations qui ont été faites. En France, on a abaissé les tarifs parce que l'industrie privée y fleurit; en Autriche, ils l'ont été de même; en Allemagne, après avoir épuisé toutes les instances, on a cru que le moment était venu d'avoir recours au dernier moyen qui restait, et consistait à présenter ses réclamations devant le parlement. Qu'a dit le ministre?

«La situation actuelle met l'administration dans l'obligation d'observer une prudente réserve dans l'étude et la solution des questions de transports, tout autant qu'elles sont liées à une diminution de recettes ou à une augmentation de dépenses, voire même aux deux à la fois. Dans cet ordre d'idées rentrent, à mon grand regret, les importantes réformes des tarifs de voyageurs et de marchandises qui étaient en préparation.

«La réforme du tarif des voyageurs a été prônée dans ces derniers temps avec une telle ardeur, dans la presse comme dans les assemblées publiques, que l'on aurait pu croire que la première manifestation de la sagesse de l'Etat dut consister à faire immédiatement cette réforme. Je ne suis pas convaincu qu'elle soit tellement urgente, qu'elle doive être appliquée sans délai, au moment même où la situation générale des finances de l'Etat est moins favorable. Mon sentiment s'appuie d'abord sur ce fait que, même sous le régime des tarifs actuels, le trafic s'est accru d'une manière très notable et est encore en croissance continue; en second lieu, j'ai pu constater par expérience que la question de savoir dans quel sens et dans quelles conditions principales la réforme doit intervenir n'est pas encore suffisamment élucidée.

«D'ailleurs, l'administration des chemins de fer de l'Etat a fait, comme vous le savez, un essai à l'égard du trafic de banlieue: je veux parler du tarif appliqué à la banlieue de Berlin. Certes, nous n'avons pas satisfait de la sorte à tous les desiderata, ce qui, d'ailleurs, dans les questions de chemins de fer, n'est pas possible; mais je crois pouvoir dire, sans présomption, qu'en somme ce tarif simple et clair a été reconnu comme un grand bienfait.

«Plus encore que pour le trafic des voyageurs, je regrette que la situation financière ne nous permette pas, du moins pour le moment, de faire de grandes réformes pour le trafic des marchandises. On vient d'ailleurs de mettre en vigueur le tarif différentiel pour les grains, ce qui constitue en

quelque sorte un premier essai de remaniement des tarifs.

«Quoiqu'il résulte, tant des explications du ministre des finances que des indications concordantes que je viens de donner, qu'une période de statu quo s'ouvre pour l'administration des chemins de fer de l'état, cependant ne croyez pas que, pour ne pouvoir se lancer dans de vastes réformes, cette administration va rester inactive. Au contraire, nous considérons ce délai comme bienvenu pour pouvoir soumettre les différents projets qui sont en question à un examen et à une étude plus approfondis, et marcher ensuite franchement de l'avant dans des temps plus favorables, qu'il faut espérer voir arriver bientôt.»

Cette déclaration, qui ne renferme même plus de promesses fermes, mais seulement quelques espérances lointaines comme fiche de consolation, renvoie purement et simplement la fameuse réforme aux calendes grecques. On pense si ce discours a été bien accueilli; le débat qu'il a soulevé a été des plus vifs et s'est prolongé pendant plusieurs séances; nous croyons intéressant de citer quelques fragments des principales répliques auxquelles il a donné lieu.

Dans la séance du 21 janvier, M. le député Rikert disait :

«On ne doit pas, Messieurs, promettre quelque chose si on ne peut pas le tenir; ce que je blâme, c'est que lors du rachat on a fait miroiter au premier plan le bien public, qu'on a dit: l'état est seul à pouvoir entreprendre de grandes réformes de tarifs, à pouvoir construire sur une grande échelle des chemins de fer secondaires. Après une couple d'années, toutes ces belles espérances se sont évanouies. . .

«A vrai dire, c'est une triste satisfaction pour nous, qui avons jadis voté contre la reprise des chemins de fer par l'état, de voir que les débats actuels nous donnent raison. Il faut le reconnaître en toute franchise et liberté: on nous avait promis des réformes de tarifs, et tout reste dans un état de stagnation. Comme l'a dit notre collègue Hammacher au Reichstag, où la question a donné lieu ces jours-ci à des débats animés, nous sommes à un point mort. On nous dit, il est vrai, en réponse à nos plaintes, que la réforme des tarifs ne fait que sommeiller. On va, par exemple, pour le trafic des voyageurs, faire des essais dans la banlieue de Berlin, et on verra ensuite, d'après les résultats obtenus, s'il y a lieu d'étendre la réforme à d'autres grandes villes.

«Ce n'est pas ainsi que nous nous étions imaginé la réforme et nous attendions tout autre chose. Le pays a subi un désavantage marqué par la suppression du système mixte en matière de chemins de fer (état et compagnies privées). Autrefois, nous avions la concurrence, et qui connaît l'organisation des compagnies privées et les juge sans parti pris doit reconnaître qu'en fait ces compagnies ont su se conformer dans la mesure du possible aux nécessités momentanées du trafic, bien plus que l'administration actuelle; si nous avions encore aujourd'hui le système mixte, soyez convaincus que nous serions depuis longtemps plus avancés dans la voie des réformes.»

Dans la séance du 18 février, M. le député Hammacher s'exprimait ainsi à son tour :

«L'honorable ministre des chemins de fer, tout en reconnaissant que la réforme des tarifs de

voyageurs et de marchandises est une nécessité vient maintenant dire au pays: «pour des considérations d'ordre financier, je ne suis pas en état de la faire. — La caisse est vide.» Le gouvernement tenait un autre langage il y a treize ans, lorsque nous discutons la grave question de la reprise des chemins de fer par l'Etat. «Les chemins de fer de l'Etat sont nécessaires, disait-il, pour développer la puissance économique et politique du pays; ils sont nécessaires, parce que la mission publique que les voies ferrées ont à accomplir est incompatible avec les bénéfices que recherchent les sociétés privées. On verra que dès que le système des chemins de fer de l'Etat sera mis en vigueur, la considération du gain sera laissée de côté, tous les légitimes desiderata économiques seront satisfaits, en un mot, les chemins de fer ne seront plus, comme c'est le cas avec les compagnies privées, exploités exclusivement en vue de réaliser un bénéfice. L'Etat mettra les voies ferrées au service des intérêts publics et notamment des intérêts économiques, et les résultats qu'il obtiendra feront de son administration un lumineux exemple de progrès et de conduite pour toute l'Europe »

«Et maintenant, Messieurs? Le gouvernement doit déclarer que faute d'argent, il n'est pas en état d'accomplir ce qu'il a reconnu nécessaire pour les intérêts du pays. — Cependant c'est une belle somme que les 145 millions de marcs que nous avons en recettes nettes dans notre budget de chemins de fer, en dehors des intérêts et de l'amortissement du capital d'établissement. Personne ne se douterait d'après ce chiffre que nous faisons de mauvaises affaires. Si nous avions à la place de l'Etat une compagnie privée qui réalise un tel bénéfice, je suis convaincu que le représentant du gouvernement et des intérêts publics, le ministre des chemins de fer saurait contraindre cette compagnie à faire ces mêmes réductions de tarif que l'Etat estime ne pouvoir accorder aujourd'hui.»

Vous voyez que les réclamations les plus vives se produisent aussi dans les pays où les chemins de fer sont nationalisés. On a comparé les chemins de fer aux postes et télégraphes, mais ce n'est pas la même chose, il y a une grande différence. Cette dernière institution ne se trouve pas dans les mêmes conditions; du reste, nous savons que bien des progrès pourraient être réalisés à cet endroit.

L'administration déploie une habileté et une activité excessive pour obtenir la centralisation; dès qu'elle l'a obtenue, tout cet entrain disparaît et c'est avec beaucoup de peine que l'on obtient les réformes demandées.

La question du rachat des chemins de fer a été posée une seule fois devant les chambres, — je ne parle pas des incidents de ces dernières années, — vous savez dans quel sens la question a été résolue. Le message prétend que cette solution n'a pas été la bonne. M. von Arx se sépare ici du message et je suis de son avis. La Confédération aurait-elle dû en 1852 se charger elle-même de la construction et de l'exploitation des chemins de fer, ou a-t-elle bien fait de laisser ce soin à l'industrie privée? D'après l'expérience que nous avons acquise, je crois que nous pouvons dire que la solution intervenue a été très heureuse. Nous avons eu des crises dans tous les pays; en Allemagne, en France, en Prusse, en Bavière les chemins de fer n'ont rapporté d'abord que le 1 %, tandis que les emprunts contractés pour

leur construction l'avaient été au 5 %. Chez nous quelle n'a pas été la crise, une crise terrible! Le message indique comme perte des sommes énormes, si la Confédération s'était chargée de cette entreprise, elle aurait supporté ces pertes. Le message prévoit cette objection et dit: La Confédération aurait obtenu de l'argent à meilleur marché. En tout cas, Messieurs, c'eût été un grand danger, la Bavière et d'autres états qui offraient plus de garanties que la Suisse ne pouvait en donner, ont fait le marché à des conditions très onéreuses.

Qu'a fait la Confédération pour les chemins de fer depuis lors? Rien, ou à peu près! Elle a donné 4 millions  $\frac{1}{2}$  en faveur du Gothard, c'est tout, et cependant nous avons un excellent réseau qui peut soutenir la comparaison avec tous ceux des autres pays et qui augmente chaque année.

M. Ritschard l'a reconnu hier, il nous a dit: Nos compagnies sont en bon état et nous avons un bon réseau; sa conclusion a été un peu différente de la mienne: Prenons-le!

Pour combattre le statu-quo et arriver à un autre système, on procède comme on a l'habitude de le faire; on noircit la situation. On nous dit que les lignes de chemins de fer ne marchent pas bien entr'elles; elles sont représentées comme vivant absolument séparées les unes des autres, chacune travaillant pour elle et n'étant animée que d'un esprit de lutte et de la recherche du dividende.

Est-ce bien la vérité? Les choses se passent-elles ainsi? Les compagnies ont eu le soin, pour prouver les efforts qu'elles ont faits en vue d'assurer l'unité de l'exploitation et d'assurer la sécurité et le confort des chemins de fer, de publier une brochure dont le message ne parle pas et ne tient nul compte.

Il résulte de cette brochure que les compagnies ont fait les plus grands efforts, d'abord pour établir leur organisation, ensuite pour arriver à la plus grande unité d'exploitation possible. Nous y voyons que les compagnies ont eu:

1° La conférence des chefs de contrôle des recettes pour l'étude préparatoire de toutes les questions qui se rattachent au décompte des transports en service direct.

2° La conférence des réclamations qui ont pour objet la prompte solution des réclamations qui surgissent dans le service direct et qui ne peuvent pas être liquidées par une seule compagnie.

3° La commission technique qui a pour tâche de se tenir au courant de tous les progrès sérieux réalisés en Suisse et à l'étranger dans la science des chemins de fer, de les contrôler et de les étudier tant au point de vue général qu'à celui de leur application en Suisse, et de faire rapport à leur sujet; de fournir les préavis qui lui sont demandés sur les questions techniques se rattachant à la construction et à l'exploitation des chemins de fer; d'élaborer à l'usage de l'association des chemins de fer des projets de convention relatifs à l'adoption de règles et de types uniformes pour la construction et l'exploitation des chemins de fer suisses.

4° La commission directoriale pour les affaires techniques, qui est destinée à décharger la conférence de l'association d'une partie de sa tâche, et, à cet effet, elle a la mission d'étudier ou de liquider certaines questions relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer.

Voilà toute une organisation établie exclusivement depuis 1873 pour unifier autant que possible l'exploitation des chemins de fer suisses. Mais on ne s'en est pas tenu là; les compagnies ont adopté des règlements communs, nous en citerons quelques-uns:

Elaboration de règlements et de prescriptions uniformes en matière juridique et commerciale.

Elaboration de règlements et de prescriptions uniformes dans le domaine de l'exploitation.

Elaboration de types uniformes de construction applicables à la superstructure et au matériel roulant.

Elaboration de cahiers des charges uniformes pour la livraison des matériaux destinés à la superstructure et au matériel roulant.

Il convient d'indiquer encore les mesures suivantes au nombre de celles qui ont été prises en vue d'uniformiser l'exploitation:

La désignation uniforme des voies dans les gares;

La désignation uniforme des diverses catégories de locomotives, de voitures à voyageurs, de fourgons à bagages et de wagons à marchandises;

L'introduction d'affiches uniformes dans les voitures à voyageurs;

L'adoption d'horaires uniformes.

Les administrations de chemins de fer suisses ont constitué aussi l'association du matériel suisse à marchandises, qui est régie par des organes spéciaux. Cette association, dans laquelle peuvent aussi entrer des chemins de fer ne faisant pas partie de l'association des chemins de fer suisses, a réalisé la libre disposition de tous les wagons à marchandises appartenant aux administrations qui font partie de l'association, à l'exception de ceux qui sont expressément exclus de la mise en commun. A cet effet, l'ensemble des lignes de toutes les administrations dont se compose l'association du matériel à marchandises est divisé en six arrondissements, à la tête de chacun desquels sont un répartiteur et son adjoint qui, sous les ordres d'un répartiteur en chef nommé par l'association, ordonnent la répartition des wagons. Ces fonctionnaires disposent de tous les wagons à marchandises faisant partie de l'association, absolument comme s'ils étaient la propriété d'une seule compagnie.

Uniformisation des signaux, téléphones, télégraphes etc.

Voilà ce qui a été fait depuis 30 ans pour l'uniformisation de l'exploitation. Les compagnies ne s'en sont pas tenue à cela, elles ont exercé leur activité dans d'autres domaines et accusent un magnifique développement de 1883 à 1895.

Les lignes exploitées par l'association des chemins de fer suisses ont vu s'accroître leur capital de construction de l'année 1883 à l'année 1895 de fr. 164,342,400 ou de 18,7 %.

Dans cette somme ne figure pas la dépense affectée aux travaux en cours de construction et qui s'élève à fr. 18,623,400.

Des améliorations considérables ont été apportées aux voies:

La superstructure a été modifiée considérablement et à divers points de vue par toutes les compagnies. En premier lieu, les traverses en bois et les rails en fer ont été remplacés en majeure partie par des traverses en fer et des rails en acier, qui offrent une plus grande résistance. Puis, comme les joints des rails exercent une influence très défavorable sur

l'entretien de la voie et sur le matériel roulant, on s'appliqua d'une part à réduire le nombre des joints, en faisant des rails plus longs (mesurant jusqu'à 12 m); d'autre part à perfectionner la construction des joints, à quelle fin on fit sur certaines sections l'épreuve de différents moyens d'attache.

Enfin, la superstructure fut encore renforcée par l'emploi de rails plus lourds (pesant jusqu'à 48 kg par mètre), par l'augmentation du nombre des traverses et par l'usage de plaques d'assise destinées à procurer une meilleure assiette du rail.

Sur l'ensemble des voies, la proportion des rails d'aciers s'est élevée de 30 % à 70 % en 1895.

Pour les traverses de fer, il en est de même, en 1883 il y en avait 2,5 % en 1895, il y en a 37 %.

Depuis l'année 1883 des gares ont été transformées ou agrandies pour une somme totale de 24,603,500 francs. En outre, il y a encore un certain nombre de gares dont la transformation est en cours d'exécution ou en projet pour une somme qui dépasse 63 millions. En particulier, les gares de Zurich: 20 millions, de Bâle 15,550,000 francs, de Lucerne 8,723,000 francs etc.

L'éclairage électrique a été introduit dans 31 gares. Enfin il a été consacré jusqu'à la fin de 1895 pour la reconstruction et le renforcement de ponts en fer une somme de 2,386,000 francs.

Pour le matériel roulant au 1<sup>er</sup> janvier 1883, il y avait par kilomètre de voie 0,204 locomotives au 31 décembre 1895, il y en a 0,263. Dans cette période on a construit 376 locomotives neuves.

Quant aux voitures de voyageurs, il en a été acquis 809 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1883. Il y avait par kilomètre de ligne: au 1<sup>er</sup> janvier 1893 0,592 voiture, au 31 décembre 1895 0,668 voiture.

4233 fourgons à bagage et wagons à marchandise ont été acquis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1883.

Il y avait en personnel par kilomètre de ligne: au 1<sup>er</sup> janvier 1883: 5,56 hommes, au 31 décembre 1895: 7,45 hommes.

En comparaison avec l'année 1883, l'accroissement en personnel représente le 54,2 %, tandis que durant la même période la longueur des voies exploitées ne s'est accrue que de 15,1 %.

On voit clairement par là, combien la loi sur le repos et la durée de service du personnel a contribué à en augmenter le nombre.

On se rend compte des progrès réalisés par les compagnies, lorsque l'on considère le nombre de kilomètres parcourus par des trains de toute nature; l'augmentation de 1883 à 1894 a été de 55,6 % en kilomètres de trains. On trouve donc une augmentation de 13,72 % à la fin de 1894. Il y a 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> trains par jour sur l'ensemble des principaux réseaux.

Les chiffres donnés par la statistique fédérale sont les suivants:

	1884	1894
C <sup>o</sup> du Central	2,262,161	3,105,668
» » Gothard	1,540,786	2,716,443
» » Jura-Simplon	4,446,451	6,261,562
» » Nord-Est	3,375,545	5,445,078
» » Union-Suisse	1,306,664	1,812,920
Totaux	12,931,607	19,341,671

Quant au nombre de trains par jour, rapporté à l'ensemble du réseau, on trouve toujours d'après les mêmes statistiques:

	1884	1894
Central	16.37	23. —
Gothard	15.83	28. —
Jura-Simplon E. B.	13.40	18. —
3.03	12.46	
Nord-Est	12.93	19.63
Union-Suisse	12.72	17.93
Soit en moyenne, environ	13.72	20. —

Pour les installations destinées à augmenter la sécurité du transport, les dépenses se sont élevées à fr. 12,557,200. L'acquisition de tachymètre a coûté aux compagnies une somme ronde de 407,300 francs sur lesquels 30,000 environ avaient été dépensés antérieurement à 1883.

Au point de vue de l'installation des tachymètres sur les locomotives, les chemins de fer suisses sont en forte avance sur les chemins de fer étrangers.

### Facilités de transport accordées par les Compagnies de chemins de fer suisses.

#### A. Voyageurs.

Dès l'origine: billets d'aller et retour, avec réduction de 20 à 30 %, bien que plusieurs concessions ne les eussent pas prévus; billets de plaisir, à prix réduits pour excursions du dimanche, voyages circulaires; abonnements pour 12.24 ou 60 courses, ou pour 3, 6, 12 mois.

1862: tarif pour la location de voitures spéciales.

1863: transport à demi-taxe des indigents suisses rapatriés par les ambassades, consulats, ou sociétés de bienfaisances suisses à l'étranger.

1867: tarif à base décroissante suivant la distance et le nombre des personnes, pour le transport des sociétés et des écoles.

1875: tarif pour le transport des malades dans des voitures spéciales ou dans des wagons à marchandises, avec prix réduits pour les malades indigents.

Au nombre des facilités de transport accordées dès l'origine aux voyageurs on peut mentionner:

1880: transport à <sup>1</sup>/<sub>2</sub> taxe des indigents allemands, bavares italiens, autrichiens et français, rapatriés par les légations respectives, moyennant réciprocité pour les indigents suisses sur les lignes étrangères.

1879: facilités pour les fêtes et réunions de sociétés suisses, <sup>1</sup>/<sub>2</sub> billets de simple course aux sociétés militaires ou pédagogiques, prolongation de durée des billets de double course pour les autres sociétés ayant un caractère général suisse.

1881: règlement pour le transport à moitié prix des indigents suisses recommandés par les autorités cantonales ou communales, ou par les établissements publics de bienfaisance.

1881: règlement pour les transports de police, taxe réduite pour les détenus dans les cellules des fourgons; <sup>1</sup>/<sub>2</sub> taxe pour les gendarmes.

1884: règlement pour le transport: <sup>1</sup>/<sub>2</sub> taxe des diaconesses et soeurs de charité s'occupant du soin des malades.

1883: règlement pour les billets d'employés: transport au <sup>1</sup>/<sub>2</sub> de la taxe de simple course des employés et des membres de leur famille à leur charge.

1890: tarif pour le transport à demi-taxe des voyageurs par abonnement.

1885: création des billets pour voyages circulaires combinés au gré des voyageurs, avec réduction de 25 %.

1888: conditions pour les trains de plaisir et trains spéciaux organisés par des particuliers.

1891: transport à  $\frac{1}{2}$  taxe des garde-frontière fédéraux en service.

### B. Marchandises.

1868: règlement et tarif pour le transport des animaux vivants, à base décroissante suivant la distance et le nombre de têtes.

1868: règlement et tarif pour le transport des véhicules et des objets de dimension exceptionnelles.

1862: règlement pour le transport des objets destinés aux expositions (retour gratuit des objets exposés non vendus).

1865: tarif spécial à prix réduit pour fruits frais et légumes (transformé en 1886 en tarif pour les produits agricoles).

1869: tarif spécial pour les céréales (base décroissante suivant la distance).

1869: tarif spécial à prix réduit pour la bière en fûts (transport en grande vitesse au prix de la petite).

1869: tarif spécial à prix réduit pour la glace à rafraichir (comme pour la bière).

1870: tarif spécial pour les comestibles (transport en grande vitesse à prix réduit).

1864: Convention avec les Messageries maritimes françaises pour le transport des marchandises de la Suisse à destination du Levant et de l'Italie méridionale (service Maissiat).

1879: tarif spécial pour le transport des finances et métaux précieux.

1886: règlement et tarif pour le transport des colis express (transport comme bagages avec une taxe réduite).

1886: tarif exceptionnel pour le transport de liquides dans des wagons réservoirs.

1882: tarif exceptionnel pour les fromages non emballés.

1886: tarifs exceptionnels pour les pierres, sables, gravier, etc.

1886: tarif exceptionnel pour les ardoises encadrées et les tourbes.

1886: tarif exceptionnel pour le foin et la paille.

1886: tarif exceptionnel pour les écorces à tan, brutes.

1890: retour gratuit des juments annexées aux étalons pur sang, achetés par la Confédération.

1887: tarif d'exportation pour les bois, à base décroissante suivant la distance.

1889: tarif d'exportation pour le papier.

1889: tarif exceptionnel pour le ciment, la chaux et le gypse.

1894: tarif exceptionnel pour les engrais.

1892: tarif d'exportation pour les fromages secs, emballés dans des cuveaux, caisses etc.

En outre des tarifs exceptionnels ont été créés à diverses époques par le Jura-Simplon et par les autres compagnies pour le transport des anthracites du Valais, du bail, du pétrole, des sels importés par les gouvernements cantonaux ou expédiés par l'état de Vaud, etc.

Dans le trafic international, un grand nombre de tarifs exceptionnels ont été établis pour l'impor-

tation des houilles, des bois, des céréales, du vin, du sucre, des cotons, des produits métallurgiques, des huiles, des oranges et citrons, etc. de même que pour l'exportation des fruits frais, des tissus etc.

Les facilités accordées par les compagnies pour le transport des voyageurs et des marchandises l'ont été de leur plein gré et le plus souvent de leur propre initiative. Au contraire, bien des mesures que les compagnies auraient voulu prendre dans l'intérêt général du trafic ont été entravées par l'opposition de l'autorité fédérale.

Voilà ce que les compagnies ont fait pour le public, qu'ont-elles retiré en échange? Le message nous le dit, elles ont retiré le 4 % des capitaux engagés! Le 4 % pour des entreprises si aléatoires qu'on ne voulait pas leur confier d'argent! Et c'est devant ces résultats que l'on nous parle de recherche de dividendes! Je me suis à dessein longuement étendu sur ces progrès qui, je l'espère, mettront fin à la légende d'après laquelle les compagnies sont pénétrées d'un esprit de lucre et du désir de distribuer de beaux dividendes.

Au point de vue de ces améliorations, du reste, on peut comparer les compagnies privées et les réseaux d'Etats.

De cet exposé des états de service des compagnies on pourrait tirer la conclusion que je suis ennemi principal du rachat! Non, c'est une erreur.

Je me suis demandé ce qui valait le mieux en principe, des chemins de fer de l'Etat ou des chemins de fer privés. La commission n'a pas même examiné cette question, comme le disait M. Ritschard, cela va de soi, c'est un dogme; l'exploitation par l'Etat vaut infiniment mieux sous tous les rapports, le personnel sera mieux payé, les tarifs moindres, les wagons mieux aménagés. Cette belle certitude n'est cependant pas celle de tous les économistes, il en est d'excellents à vrai dire, qui sont pour l'exploitation par l'Etat, mais il en est d'autres non moins excellents qui sont contre et préfèrent l'exploitation par des compagnies privées. Ces opinions contraires sont professées par des hommes jouissant de la même autorité dans le monde des économistes. Cette divergence d'opinion ne se produit pas seulement dans les pays où l'on veut introduire des innovations, les partisans de l'industrie privée ne se rencontrent pas seulement parmi ceux qui font l'office de sabot, — rôle que je joue un peu ici, — ils s'en trouvent partout dans les pays où les chemins de fer appartiennent à l'Etat comme dans les autres.

Le meilleur système est, je crois, un moyen terme, un système mixte: exploitation des chemins de fer par l'industrie privée avec le contrôle de l'Etat. C'est un peu notre système, il n'est pas tout à fait basé sur le droit, mais il est né de la force des choses. Voilà le résultat des recherches que j'ai faites et des études auxquelles je me suis livré ensuite de ma nomination de membre de la commission.

En Angleterre, aux Etats-Unis qui sont les pays du trafic par excellence, l'industrie privée est préférée. En général on peut remarquer que dans tous les pays où l'on a opéré la nationalisation des chemins de fer, ce n'est pas l'idée seule de la nationalisation qui a été prise en considération, il s'y est toujours mêlé des idées politiques.



En Belgique où l'on s'est tout de suite prononcé pour la construction des chemins de fer par l'Etat, on avait la pensée politique de réunir les provinces du royaume entre lesquelles il n'existait pas de lien; l'on s'est dit que les chemins de fer organisés par l'Etat seraient un puissant moyen pour atteindre ce but.

En Allemagne, c'est dans une pensée politique que Bismarck a voulu la nationalisation des chemins de fer. Il voulait des chemins de fer appartenant à l'empire, parce qu'il voulait unifier davantage son œuvre en Allemagne. Il n'a pas pu le faire, en 1879, au lendemain de la guerre, il s'est heurté à une opposition très forte de la part des autres Etats, mais la Prusse a continué chez elle la nationalisation des chemins de fer.

Du reste, comme l'a dit notre collègue M. Gavaud, dans tous les pays où l'on a nationalisé les chemins de fer par voie d'achat, on a procédé tout autrement. Je mets au défi les partisans du projet que nous discutons de citer un seul pays civilisé, où l'on ait procédé dans les mêmes conditions que le conseil fédéral nous propose aujourd'hui de le faire.

Partout il y a eu le rachat libre et là aussi cependant les actionnaires étaient probablement dominés par la même pensée que l'on attribue aux nôtres. Partout les dispositions des contrats ont été respectées et les actionnaires ont été largement payés. C'est ainsi que l'on a procédé partout.

On me dira: Vous mettez en doute les avantages de la nationalisation, c'est là une appréciation générale! Le message soutient ces avantages, il entre dans les détails et pour confirmer sa manière de voir, il nous apporte des raisons sinon des faits. C'est pourquoi je suivrai le message pas à pas dans l'énuméré des motifs spéciaux qu'il invoque en faveur du rachat.

#### Notes sur le chapitre II du message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant le rachat des principales lignes de chemins de fer.

Le chapitre II du message, «expose les principes qui exigent la nationalisation des principales lignes de chemins de fer suisses».

Il y a une idée juste dans le message, c'est l'obligation dans laquelle la Suisse se trouve d'amortir les capitaux engagés dans les voies ferrées des lignes principales, si on ne veut pas se trouver dans un état d'infériorité majeure vis-à-vis des lignes concurrentes étrangères, à l'époque où les concessions expirent, c'est-à-dire vers 1960.

En effet, les pays qui nous entourent, ont pris les mesures voulues pour qu'à cette époque tout, ou la majeure partie des capitaux engagés soit amortie, que ce soit par retour gratuit des lignes à l'Etat ou par amortissement des capitaux.

Il est certain que la Suisse se trouverait dans une situation très défavorable; les chemins de fer étrangers qui n'auront plus qu'une faible partie de capitaux, à rémunérer, pourront abaisser leurs tarifs à la limite extrême sans avoir d'autre souci que de couvrir leurs frais d'exploitation.

Il y a donc des mesures à prendre sans trop tarder pour parer à ce danger. Mais est-il nécessaire de recourir à la nationalisation? Les compagnies n'ont aucune obligation de faire cet amortissement à leurs frais, et il est certain qu'elles ne sauraient le prendre

à leur charge dans l'état actuel de la législation et de l'état précaire que leur fait les concessions et les menaces de rachat continuelles.

On peut toutefois admettre qu'il ne serait pas impossible de trouver une solution satisfaisante qui assurerait à la Confédération le retour gratuit des lignes à l'expiration des concessions. Il reste 60 ans à courir; l'amortissement calculé avec intérêt à 3½ % ne dépasse pas le 0,6 % de tous les capitaux engagés; une charge si modérée n'exclut pas la possibilité de trouver une combinaison dispensant la Confédération de naturaliser les lignes.

#### Remarques sur l'unification et l'exploitation des tarifs.

Dans un chapitre intitulé «Unité d'exploitation» (page 44) le message énumère toutes les économies qui résulteront d'une exploitation unique, les arguments sont pareils à ceux qu'on invoque en cas de fusion entre compagnies; avantages résultant de la simplification du travail, de l'unification de types du matériel, de l'achat en grand des approvisionnements etc.

Théoriquement, ils ne sont pas sans valeur, mais en pratique, on constate que les fusions, entre grandes compagnies plus spécialement, entraînent généralement à une augmentation de dépenses, parce que l'unification se fait sur la base de ce qu'il y a de plus favorable pour le public ou les employés dans l'une ou l'autre des compagnies.

C'est ce qui a été constaté en particulier lors de la fusion récente de la Suisse occidentale Simplon avec le Jura-Berne. Tous les traitements, indemnités de parcours, primes d'économie ont été unifiés sur la base de celle des compagnies qui paraissait la plus avantageuse au personnel. — Les types de matériel, les règles et usages administratifs, les uniformes du personnel etc., tout a été unifié sur la base la plus perfectionnée, mais aussi la plus coûteuse par la force des choses, et sans qu'on ait pu réagir avec chance de succès; chaque fois qu'on a voulu unifier sur une base moins favorable, des réclamations sont survenues, auxquelles il a fallu faire droit. — Et c'est ainsi que cela se passera en cas de rachat (même en cas de fusion des grandes compagnies suisses), le message le dit en plusieurs endroits pour s'assurer l'opinion des employés, mais il se garde bien d'en tirer les conséquences financières.

Il y a en outre, une seconde cause d'augmentation de dépenses, à laquelle il est difficile d'échapper, Une grande opération, comme celle du rachat soulève de nombreuses oppositions politiques, des polémiques passionnées, des rivalités de clochers, des appétits nombreux pour la construction de nouvelles lignes, et comme contrepartie des promesses plus ou moins imprudentes des meneurs. Une fois le rachat opéré, l'administration nouvelle cherche à éteindre toute cette suréxitation, à s'attirer les sympathies de l'opinion publique, à démontrer que le rachat est un bien et que l'opposition avait tort. Mais pour cela, il faut faire grand; il faut abandonner une partie de la résistance qu'on est obligé de faire aux nombreuses demandes de trains nouveaux, d'agrandissement de gares, d'avancement du personnel, etc.

La Confédération n'échappera pas à cette fatalité. Le Jura-Simplon en a fait la dure expérience de 1890 à 1892, mais il a eu la ressource que n'aura pas la

Confédération, de pouvoir revenir en arrière, et ajourner à des temps meilleurs le maintien intégral des facilités accordées.

De 1889, année qui a précédé la fusion jusqu'en 1891, le personnel de l'administration générale est descendu de 231 à 221, mais la dépense a passé de fr. 542,734 à fr. 668,773; pour l'ensemble des services, le nombre des employés a passé de 5045 en 1889 à 6366 en 1891, et la dépense de fr. 12,581,545 à 15,842,206.

Il est vrai d'ajouter que pendant cette période, on a mis successivement en vigueur la nouvelle loi fédérale sur le repos des employés, commencée fin 1890, l'application complète n'était pas achevée fin 1891, on estime qu'elle coûte à la compagnie J. S., de 900,000 à 1,000,000 (le département prétend que cette évaluation est beaucoup trop forte), mais même en admettant ce chiffre, on est loin de l'augmentation de fr. 3,300,000 trouvée ci-dessus.

Il y eut également à cette époque un accroissement du trafic et une augmentation des prix d'approvisionnements de toute nature. Toutes les compagnies eurent également à supporter des augmentations de dépenses, mais lorsqu'on analyse attentivement les causes de celles du J.-S., il est impossible de ne pas être frappé par cette augmentation colossale de dépenses au moment de la fusion.

Les promoteurs de cette fusion promettaient, comme le message relatif au rachat, une amélioration de la situation du personnel, de meilleurs horaires, un accroissement des moyens d'exploitation, le développement des installations des gares, des dépenses importantes productives, etc.

Il faudrait être bien optimiste pour prétendre que dans ces conditions, on fera des économies. Les mêmes faits produisent les mêmes résultats. Pour l'administration générale entr'autres, que cite complaisamment le message, il y aura sans doute une simplification dans le travail des décomptes, mais la réduction de 200 employés est des plus exagérée, et l'économie de fr. 600,000 illusoire. C'est ce qu'admettent des personnes très versées dans ces choses. Une administration publique soumise au contrôle constant de la presse, de l'opinion, des autorités constituées, est obligée d'accumuler les renseignements statistiques pour se défendre en tout temps, de travailler moins simplement que ne le fait une compagnie, et avec un personnel subalterne forcément plus parfait, et par conséquent plus payé.

Abstraction faite des causes générales, qui viennent d'être indiquées, comme un obstacle à la diminution des dépenses, il y a beaucoup de motifs spéciaux qu'il convient d'examiner en prenant l'un après l'autre les points signalés par le message.

Page 46, on compte obtenir une notable réduction des frais d'entretien et de surveillance des lignes; les ouvrages seraient moins chers, s'ils étaient entrepris par grandes quantités, il y aurait plus de concurrence, les entrepreneurs travailleraient meilleur marché, s'ils avaient de vauteux une administration offrant une plus grande garantie financière; on formerait plus facilement des spécialistes qualifiés.

Cette argumentation est sans valeur pratique, tout d'abord les compagnies actuelles ne sont pas si petites, leurs travaux neufs se chiffrent déjà par millions (gare de Lucerne 10, Berne 4, Bâle en projet 20, Zurich en exécution 22); leurs dépenses d'exploitation s'élèvent à près de 50 millions par an;

d'autre part le bon marché s'obtient plus facilement avec les entreprises locales qu'avec les entreprises étrangères à la contrée, parce qu'elles peuvent réduire leurs frais généraux, et quant à la garantie financière, les entrepreneurs ne font aucune différence entre le crédit de la Confédération et celui des 5 grandes compagnies. Pour que l'argumentation du message eût quelque valeur, il aurait fallu prouver que la Confédération construit à meilleur marché que les compagnies, cela serait difficile; celles-ci pourraient dire que lorsqu'il s'agit de locaux à construire par elles, pour le compte fédéral, locaux pour la poste, douanes etc., les ouvrages sont ordonnés par l'autorité fédérale selon un mode spacieux et confortable que les compagnies n'ont pas l'habitude de prodiguer dans leurs constructions. Quant aux spécialités, il s'agit sans doute de ceux qui s'occupent des ponts métalliques; la Confédération ne peut pas avoir de meilleur personnel que celui possédé et stylé par quelques une des grandes compagnies.

Page 46, le message parle des avantages que le «trafic» retirerait de l'adoption d'un type unique de rail; l'allemand dit «Betrieb», ce qui est plus compréhensible, mais c'est une erreur de croire à des avantages importants, l'unification n'a aucune valeur pour les compagnies, tant qu'elles sont séparées, elle a même le désavantage de les forcer à des dépenses improductives anticipées. Une fois l'unification décidée, elle ne marcherait jamais assez vite au gré des contrôleurs fédéraux; les compagnies seraient pressées de rebuter avant usure, une partie du matériel de la voie, sous prétexte d'unification ou de sécurité.

Lors de la fusion des lignes qui ont formé la Suisse occidentale en 1872, la nouvelle administration voulut aller trop vite dans la voie de l'unification et des renouvellements qui en étaient la conséquence. Les dépenses qui en résultèrent mirent la compagnie à deux doigts de la ruine et motivèrent la reconstitution de 1875 à 1876, et le licenciement de la direction. Le rachat opéré, l'unification se fera sans doute, et au lieu d'employer un type de rail de 36 kg et de réserver les types lourds de 46 kg pour des cas spéciaux, on généralisera l'emploi du rail lourd du Gothard, cité comme modèle par le département fédéral, on en fera autant pour les traverses et les accessoires, on sèmera pour l'avenir. Mais cela ne se fait pas sans grosses dépenses et a le grave inconvénient déjà mentionné de ne pas utiliser le matériel existant jusqu'à sa limite d'usure, par conséquent d'entraîner à une dépense supérieure à celle que font les compagnies isolées.

Quant à la réduction de prix espérée par le message, par le fait d'un plus grand approvisionnement, l'expérience prouve qu'il n'y faut pas compter, les compagnies sont déjà actuellement dans le cas de passer de gros marchés (le J.-S. par exemple a en cours un marché de 20,000 tonnes de rail et travaux métalliques), et ce serait une erreur de croire qu'elles paient plus cher que les grands réseaux limitrophes, beaucoup plus étendus que ne sera celui de la Confédération. Le Paris Lyon Méditerranée a un réseau beaucoup plus étendu que celui des cinq compagnies, il est d'à peu près 10,000 kilomètres. Il paye cependant ses rails aussi cher que le Jura-Simplon et les autres compagnies suisses. Par conséquent, toute cette argumentation du message est

sans fondement, elle est contredite par les faits et par les expériences qui ont été faites.

Page 47. Le message fonde de grandes espérances sur les économies qu'on réaliserait en uniformisant les signaux, le contrôle des appareils etc. Là encore, il y a exagération, il y a une limite dans le travail d'un surveillant, d'autre part, il s'agit d'un domaine où des inventions surgissent à chaque instant, toutes meilleures les unes que les autres, devant réaliser la sécurité absolue, il faut s'attendre à ce que l'administration fédérale, plus enclainte que les compagnies à couvrir sa responsabilité vis-à-vis de l'opinion publique, courra après la perfection sans pouvoir l'atteindre, construira, démolira, reconstruira en permanence dans ce domaine des signaux; où sera l'économie?

Il y a du reste un règlement uniforme suisse prescrivant les mêmes signaux, sur tous les chemins de fer suisses à voie normale, les différences ne concernent que la construction des appareils n'intéressant pas le public. Vu le progrès constant en cette matière, la diversité existera toujours, il n'y a pas de mal à cela.

Page 48. Le message parle avec raison de la simplification qui résulterait de la suppression des rapports entre compagnies au sujet des gares communes. Toutefois, il ne faut pas en exagérer l'importance, ces complications n'existent guère qu'au moment du renouvellement peu fréquent des traités de gares communes; elles ne préoccupent du reste, qu'un très petit nombre de fonctionnaires supérieurs; mais dans l'exploitation, soit l'application de ces traités, les conflits dont le message grossit l'importance, sont très peu nombreux; il s'établit comme en toute chose une sorte de jurisprudence à la lumière de laquelle tout se juge et s'apaise facilement.

Il restera, du reste, suffisamment à faire avec les gares communes frontières de Bouveret, Genève, Pontarlier, Le Locle, Delle, Bâle-Waldshut-Schaffhouse, St-Margarethen, Buchs, etc., et toutes les jonctions si nombreuses avec les lignes secondaires: on voit qu'il restera du pain sur la planche.

Quant au personnel double dont parle le message, il y a exagération; sauf quelques employés de la traction, visiteurs, on ne voit pas ce qu'il y aurait à supprimer. C'est peu de chose.

Page 49. Le message dit qu'en cas de rachat on pourra améliorer quelque peu le service des trains, et éviter entr'autres la multiplicité du contrôle.

Mais là encore ces facilités seront forcément limitées par les obligations de la loi sur le repos des employés qui prescrit des pauses dans le travail, par l'obligation de faire coucher les agents le plus possible à leur domicile etc., à moins que, comme elle le fait pour le service postal, l'administration fédérale ne tienne pas compte de la loi. Il paraît en effet que pour le service des postes, elle est beaucoup moins scrupuleuse que lorsqu'il s'agit de faire exécuter les prescriptions humanitaires aux compagnies.

Il ne faudrait pas croire que dans l'avenir, une fois l'unification faite, il n'y aura plus qu'un contrôle d'un point frontière à l'autre, seules quelques grandes lignes desservies par le même matériel sans changement de voitures peuvent espérer une légère amélioration, on ne simplifiera le contrôle, dans les trains qu'en l'établissant à la sortie des gares, comme l'ont fait récemment les chemins de fer de l'Etat prussien.

Si quelques agents font de plus grands parcours, et touchent ainsi plus d'indemnités kilométriques, ce sera pour une grande partie au détriment d'autres employés faisant le service des lignes moins privilégiées, car le nombre des brigades ne dépend pas de ce que quelques agents des trains feront plus de parcours, mais d'autres facteurs que le rachat ne modifie pas. Il en est de même du nombre des machines en feu qui dépend, non pas du fait que quelques machines pourront circuler sur des lignes appartenant actuellement à plusieurs compagnies, mais du nombre d'heures de départs et d'arrivées des stations tête de lignes, de même que du nombre des trains en route, à la même heure de la journée. L'augmentation des parcours de certaines machines n'amènera d'économie que si, on peut réduire le nombre des machines en feu et des personnels en service. Il est probable qu'on pourra faciliter certains roulements et obtenir quelques économies sur ce point spécial, mais il ne faudrait pas se bercer d'espérances chimériques.

Page 49. Le message critique le manque d'uniformité des types de locomotives auxquels certaines administrations tiendraient, paraît-il; suivant le rédacteur du message quelques types de locomotives suffiraient.

C'est là un vœu pie. Tous ceux qui se sont occupés d'exploitation de chemins de fer savent que l'on poursuit constamment cette unification sans jamais pouvoir l'atteindre, que l'on cherche toujours à diminuer le nombre des types sans y parvenir.

Cela provient, non parce que des administrations y tiennent, reproche absurde, mais parce que la mécanique est constamment en progrès à des types surannés elle substitue des types plus modernes et économiques qui deviennent surannés à leur tour; les conditions d'exploitation changent, les tonnages et les vitesses augmentent tous les jours; on veut du confort, des wagons restaurants, des wagons-lits; le transport rapide des colis postaux, ce qui nécessite jusqu'à 3 ambulants par train; des voitures directes inoccupées, etc. Des types jugés excellents lors de leur achat, deviennent trop faibles et ne répondent plus aux exigences, et ce sont surtout les chemins de fer des pays accidentés comme la Suisse qui en pâtissent, car, grâce aux fortes rampes, les limites de tonnage des trains remorqués par une seule machine sont très rapidement atteintes.

La réunion des cinq grandes compagnies permettra sans aucun doute de réduire le nombre des types, car les commandes annuelles des compagnies pourront être unifiées. Mais ce serait une utopie de croire à la perfection, sous ce rapport on la poursuivra toujours sans jamais l'atteindre. On ne pourrait réduire quelques types prévu par le message qu'en renonçant aux perfectionnements et aux progrès futurs dans ce domaine.

La traction électrique fait entrevoir un vaste horizon de perfectionnements, de transformations, aussi peut-on sans crainte affirmer que les espérances du message risquent bien d'être trompeuses.

La durée d'une machine, étant généralement admise à 36 ans; on voit du reste qu'il s'écoulera un certain temps avant que les nombreux types aient disparu.

Je crains de vous fatiguer en suivant ainsi pas à pas le message, mais il faut bien que je le fasse pour discuter les reproches injustes qui sont adressés aux compagnies.

Page 50. Le message reproche aux compagnies de n'être pas encore parvenues à adopter le même mode d'éclairage des trains. Le reproche est injuste. Dans aucun pays on n'est aussi avancé qu'en Suisse. Le Jura-Simplon a introduit l'éclairage électrique depuis 7 ans, presque toutes les voitures en sont actuellement pourvues. — Le S. C. B. et le N. O. B. ont décidé son introduction, toutes les nouvelles voitures en sont pourvues.

Il en est de même du G. B. qui l'installe dans son nouveau matériel de luxe, et ici le besoin s'en faisait moins sentir, puisque comme le N. O. B. il a l'éclairage au gaz depuis très longtemps. Certes on ne peut pas se plaindre, dans aucun pays on n'est aussi avancé, en admettant que l'éclairage électrique est le maximum de perfection actuelle. Ailleurs, il reste à l'état d'essai. Le public du reste s'inquiète assez peu de cette diversité; il lui suffit d'avoir un éclairage suffisant et propre.

Et puisqu'on vante les chemins de fer d'Etat, il n'est pas sans intérêt de remarquer que les chemins de fer de l'Etat prussien ont encore le gaz. Les compagnies suisses ont cherché à sauter l'étape du gaz, afin d'éviter une double dépense, la Confédération l'aurait faite au détriment des finances.

Il en est de même en ce qui concerne les freins continus; il est certain que si la Confédération avait été propriétaire des lignes, elle aurait suivi les conseils de ses organes techniques qui préconisaient l'introduction du frein Heberlein; elle aurait installé ce frein à grands frais, puis l'aurait démolí ensuite pour faire place au frein à air comprimé, reconnu dès lors bien supérieur. Les compagnies ont eu raison de procéder avec prudence à l'origine de l'invention.

Page 51 et 52. Le message reconnaît la simplification procurée par la mise en commun du matériel à marchandises, mais il exagère les conflits de détail inhérents à l'exécution de tout contrat. Cela n'intéresse ni l'Etat, ni le public. Celui-ci ne demande qu'une chose, avoir suffisamment de wagons. Or il est impossible de remédier complètement au manque de wagons en cas exceptionnels. L'Etat, pas plus que les compagnies ne peut y faire face, à moins de commander à grands frais un parc supplémentaire qui chôme la plus grande partie de l'année. Dans ce domaine on ne voit pas que les chemins de fer d'Etat satisfassent beaucoup mieux le public, les plaintes très vives qui se sont produites l'année dernière en Belgique et en Prusse, où on a les chemins de fer d'Etat, démontrent le bien fondé de ce qui précède.

Page 53. Le message attache un grand prix à l'unification du service d'économat, 4 % de réduction sur les prix d'achat donneraient fr. 500,000 d'économie annuelle. Ce serait sans doute très heureux, mais il faut en rabattre; pour la houille, par exemple qui forme l'un des gros facteurs d'approvisionnements 4 % représente 0.80 à 1.20 par tonne, suivant le dépôt destinataire. Il paraît impossible d'obtenir une pareille réduction à moins que l'un ou l'autre des économats actuels ne travaille mal, ce qui n'est pas prouvé. La commande annuelle du J.-S. est de 100,000 tonnes environ, la consommation suisse des chemins de fer, d'environ 2,500 à 3,000,000 tonnes. La Confédération sera obligée, comme le font les compagnies de répartir la commande sur diverses mines afin de parer aux conséquences de grèves, guerres, etc.

Chaque compagnie possède un approvisionnement de houille pour 6 mois environ; l'accusation du message que les compagnies, diminuant leurs approvisionnements mettent en péril la continuation des services, en cas d'événements extraordinaires est donc purement gratuite. En France, l'approvisionnement ne dépasse guère six semaines.

On pourrait passer en revue tous les autres approvisionnements, mais cela mènerait un peu loin et serait sans grand intérêt; il suffit d'avoir démontré que la réduction de 4 % est quelque peu imaginaire.

Page 54. L'unification facilitera sans aucun doute l'élaboration des horaires en service direct et international, mais il restera toujours les correspondances avec les lignes secondaires, souvent fort difficiles à maintenir, parce qu'il s'agit généralement de lignes transversales et que les coïncidences doivent être ménagées aux deux extrémités de la ligne. En ce qui concerne les trains de nuit, Genève-Suisse orientale, les difficultés rencontrées lors de leur établissement proviennent du fait que le département fédéral et les compagnies de la Suisse orientale ont imposé un horaire qui mettait le service fort coûteux du service de nuit, entièrement à la charge de la Suisse-occidentale-Simplon, alors que le S. C. B., le N. O. B. et V. S. B. ont pu jusqu'ici épargner les dépenses énormes auxquelles le service de nuit entraîne. La dépense supplémentaire pour la S. O. S. était de fr. 210,000 par an, ce qui était lourd pour les finances peu prospères de la S. O. S. alors que les autres compagnies avaient une position relativement brillante; elle était d'autant plus lourde pour la S. O. S. que la fréquentation ne dépassait pas à l'origine de 10 à 12 voyageurs par train, et que les postes fédérales ne se gênaient pas pour ajouter 3 ambulants postaux aux trains de nuit, sans vouloir subvenir à la dépense.

On peut être à bon droit surpris de l'argumentation que le message tire de cette injustice en faveur du rachat. Quant aux trains express, Genève-Bâle, Suisse orientale établis à l'occasion de l'exposition nationale de Genève en 1896, le N. O. B. avait en effet offert de les maintenir pour la saison d'hiver, tandis que le S. C. B. et le J. S. s'y sont refusés. Mais il faut remarquer que les sacrifices sont loin d'être comparables. Le N. O. B. n'a qu'un parcours de 50 kilomètres, le S. C. B. de 119 kilomètres et le J. S. de 160 kilomètres. La dépense aurait été pour le service d'hiver seulement:

au N. O. B. de fr. 24,000,  
 » S. C. B. » » 56,000,  
 » J. S. » » 79,000.

Comme il s'agissait du service d'hiver, que ce train n'avait pas de bonnes correspondances, et dans un sens, faisait double emploi avec d'autres trains directs, le J. S. et le S. C. B. n'ont pas jugé utile d'y consentir et le département lui-même a reconnu le bien fondé de cette manière de voir puisqu'il a renoncé à leur imposer ce train.

Du reste, ce train sera rétabli vers le 1<sup>er</sup> juin 1897, mais avec de meilleures correspondances et dans un sens, à des heures plus favorables, il sera sans doute maintenu l'hiver suivant.

Quant à la vitesse des trains, il y a lieu de remarquer que les compagnies possèdent des machines pouvant marcher à 90 kilomètres à l'heure, mais que le département fédéral ne leur permet pas de marcher si vite, ses fonctionnaires sont très craintifs et ont

peur d'engager leurs responsabilités, ils saisissent le moindre prétexte, état de la voie, etc., pour interdire des vitesses supérieures à 75 kilomètres; c'est ce qui est arrivé sur le Lausanne-Genève; les propositions de la compagnie de pouvoir marcher à 90 kilomètres ont été refusées.

Et le département reproche aux compagnies de ne pas marcher assez vite!

Page 55. Le message dit que les compagnies résistent surtout lorsqu'il s'agit d'établir des remises, locaux; que le rachat pourra consacrer le fort excédant des recettes des grandes lignes à établir les voies de communication voulues, aussi sur les lignes secondaires.

Ainsi donc, le rachat aboutirait à faire des trains de plus sur des lignes improductives. Ce sera du gaspillage. Ces promesses sont quelque peu électORALES, car dans les postes fédérales, on sait très bien refuser ou même supprimer les services improductifs. On parle bien d'établir des trains mixtes, soit des trains de marchandises avec voyageurs, cela serait suffisant sans doute, mais il faut d'abord qu'il y ait des marchandises à transporter, sinon ces trains seront en augmentation, ce sera toujours du gaspillage. La plupart de ces lignes ont déjà leur train suffisant pour les marchandises à transporter; dès lors, on ne voit pas comment on pourra faire sans augmenter le nombre des trains.

La question de l'augmentation des trains est très importante, c'est là que gît la difficulté en matière d'exploitation; il est toujours désagréable de résister aux nombreuses demandes de trains, appuyées par les gouvernements cantonaux; pour le service d'été 1897, on ne demandait pas moins de 150,000 kilomètres de trains nouveaux sur le réseau J. S. Si on ne veut pas résister, adieu les budgets en équilibre. On reproche aux compagnies de résister, on devrait au contraire les en louer.

Le manque de place dans les voitures est rare et ne peut pas être évité dans les cas exceptionnels et imprévus. Voici un exemple frappant: Sur le littoral du Léman on part volontiers par les bateaux en cas de beau temps; le mauvais temps survient l'après-midi, on se jette au retour sur les chemins de fer dans des stations intermédiaires; il peut fort bien arriver que dans ces cas, malgré les précautions prises, les renforts de voitures soient encore insuffisants et que quelques voyageurs se tiennent debout, alors qu'à l'autre extrémité du train on soit au large. Le rachat ne saurait remédier à des cas de cette nature, car pour cela il faudrait faire circuler pendant toute l'année des voitures en plus qui ne serviraient qu'en cas d'exception, et obliger à des doubles tractions coûteuses, et même dans ce cas, il surviendrait des affluences imprévues et des manques de places isolés.

Page 57. Le message oublie qu'à la suite du mouvement des salaires, les compagnies ont été amenées à donner une situation beaucoup plus stable aux ouvriers journaliers de la compagnie. Au Jura-Simplon, par exemple, le 75 % des ouvriers des ateliers est au bénéfice d'un contrat de 6 ans. Si donc l'ouvrier à la journée fait un bon service, on ne peut pas le renvoyer, moyennant une semaine ou 15 jours d'avertissement comme le dit le message. Cette mesure ne pouvait être prise que contre une proportion infime d'ouvriers journaliers et les moins bons, car les bons passeront dans la proportion de

75 % précitée. Il est à remarquer du reste que d'après les propositions de la commission on pourrait congédier les ouvriers du jour au lendemain même, sans avertissement préalable.

D'autre part, beaucoup de journaliers des gares sont commissionnés dès que leur occupation prend un caractère durable. Quant à l'assimilation de ces journaliers aux employés commissionnés au point de vue des caisses de secours et de pensions, il s'agit d'une question financière très importante, c'est une idée qui fait son chemin et nul doute que les compagnies ne soient amenées à y donner suite dans un avenir prochain.

Le message fait ensuite de nombreuses promesses aux employés. — Ceux-ci feront bien de se souvenir du référendum sur les caisses de retraite des employés postaux. Que feront-ils si, grâce au référendum, le peuple se refuse à leur accorder les traitements et les retraites promises?

Le projet de loi annexé au message dit que la contribution aux caisses de pensions sera supportée, moitié par la Confédération, moitié par le personnel. Au Jura-Simplon, par exemple, on a la même règle, mais le maximum pour le personnel est le 4 % du traitement. Tout l'excédant de charges est supporté par la compagnie, et il y aura un excédant aussi longtemps que les bilans des caisses de pensions seront calculés sur les bases admises au département. Le personnel du Jura-Simplon perdrait donc.

Page 56. Le message relate toutes les facilités qu'on aurait en établissant à la gare le service postal, télégraphique, téléphonique et même de douanes. — Il n'y a pas de doute que ces différents services peuvent être heureusement combinés avec celui des chemins de fer. Mais il ne faudrait pas croire à une grande amélioration; la difficulté provient surtout du fait que les gares ne disposent pas d'un personnel suffisant pour porter les lettres, paquets ou dépêches. Il faut un personnel en plus; dans beaucoup de cas on a dû renoncer à ce service à cause de l'augmentation de dépenses qui en résultait. Que la Confédération ait ce personnel à la gare ou au village, il n'en faudra pas moins faire la dépense.

Quant à l'établissement de la visite de douane dans les gares au lieu de la frontière, cela peut se faire sans le rachat; mais il ne faut pas pour cela que la Confédération l'impose aux compagnies sans contrepartie.

Le cas cité du trafic «Paris-Delle-Bâle» concerne le S. C. B. qui ne disposait pas de locaux suffisants à la gare de Bâle, qui, on le sait, est en voie d'être complètement bouleversée et très agrandie. C'est ce motif qui a été invoqué par le S. C. B. pour ajourner le transfert de la visite de Delle à Bâle. En se gênant un peu, le S. C. B. aurait pu y consentir à cause des intérêts suisses en jeu.

Dans un autre chapitre intitulé «tarif» (page 60), le message dit que l'unification des tarifs sera une conséquence forcée du rachat, il constate cependant qu'elle existe déjà d'une manière générale pour les prescriptions de tarifs, les transports de bagages, d'animaux vivants, de sociétés et écoles, pour certains tarifs exceptionnels, céréales, etc.; mais non pour les taxes de transport ordinaires de voyageurs et marchandises, c'est-à-dire ce qu'on appelle dans le langage des chemins de fer, les tarifs généraux.

Toute unification de ce genre entraîne forcément à une diminution de la taxe moyenne, et par con-

séquent à un abaissement momentané des produits bruts, abaissement généralement compensé au bout d'un temps plus ou moins long par une augmentation des transports. Cela est surtout vrai pour les tarifs voyageurs; pour les tarifs généraux, marchandises, la compensation est plus problématique, car la différence de prix n'a pas d'influence importante sur le prix de revient et ne saurait provoquer une plus grande consommation. L'unification n'a pas une bien grande importance pour les compagnies; leur travail est fait une fois pour toutes et ne se répète pas chaque année. Les répartitions se font d'après des barèmes établis d'avance, de sorte qu'elles n'attachent pas à cette unification la même valeur que le message. Elle intéresse plutôt le public puisqu'elle provoque une réduction de prix. Cela explique pourquoi les compagnies n'éprouvent aucun enthousiasme à faire cette unification lorsque leur avenir est si précaire. Il en serait autrement si leur avenir était plus assuré.

Pour les voyageurs les taxes kilométriques simple course des grandes compagnies, à l'exception des taxes d'une partie du Brünig, varient.

pour la 1<sup>re</sup> classe de fr. 10 à 10,75,  
 » » 2<sup>me</sup> » » » 7 » 7,5,  
 » » 3<sup>me</sup> » » » 5 » 5,375,

Les taxes les plus basses sont appliquées sur 55 kilomètres seulement, les plus élevées sur 600 kilomètres.

L'unification proposée par le message se ferait sur la base suivante:

1<sup>re</sup> classe 10,4,  
 2<sup>me</sup> » 7,3,  
 3<sup>me</sup> » 5,2.

Ces taxes existent actuellement sur le Jura-Simplon (quelques parties du Brünig exceptées) sur une grande partie du N. O. B. Cellès du S. C. B. et V. S. B. sont un peu plus élevées.

Cette unification des prix de simple course n'offre pas de difficultés, les différences de prix avec les taxes appliquées sont peu importantes, elles ne provoqueront donc pas de baisse de recettes appréciable; si cela avait quelque intérêt les compagnies ne se refuseraient pas à la faire d'elles-mêmes. Si elles ne le font pas, c'est que cela nécessite un remaniement complet de tous leurs tarifs voyageurs, et qu'elles trouvent que cela n'en vaut pas la peine.

Pour les billets aller et retour, les taxes kilométriques actuelles des 5 grandes compagnies (quelques tronçons du Brünig exceptés) varient:

pour la 1<sup>re</sup> classe de 15,6 à 16,666,  
 » » 2<sup>me</sup> » » 10 » 12,  
 » » 3<sup>me</sup> » » 6,45 » 8,6

L'unification se ferait selon le message, sur la base la plus basse, soit

1<sup>re</sup> classe 15,6,  
 2<sup>me</sup> » 10,  
 3<sup>me</sup> » 6,45.

La taxe de première classe (15. —) est déjà appliquée sur le Sud Argovie et sur le N. O. B. pour les distances supérieures à 13 kilomètres, celles de deuxième classe (10. —) et de troisième classe (6.45) sur le S. C. B.

Le message estime que la diminution de recettes résultant de l'unification des billets, simple et double course, sera de fr. 3,073,662 due presque en entier à la réduction des taxes aller et retour. Cela ne fait aucun doute.

Mais c'est une carte forcée en cas de rachat ou de fusion des compagnies de chemin de fer. Les taxes basses existent sur de trop grands parcours pour qu'on puisse songer à les relever. Les compagnies se refuseraient-elles à faire les réductions proposées sur les taxes aller et retour? Cela n'est pas probable, toutefois elles ont estimé que le S. C. B. était allé trop loin dans la voie des réductions; elles auraient donné les mains à une étape intermédiaire; mais en présence du fait accompli, elles seront forcées d'entrer dans la même voie et de se rapprocher des bases en % adoptées par le S. C. B.

C'est ainsi que le Gothard fera des réductions assez sensibles sur les billets double course, dès que les lignes d'accès Nord-Immensee-Lucerne et Zoug-Goldau seront livrées à l'exploitation. Pour les troisièmes classes, 70 % de rabais sur la taxe de retour.

(5,208 + 5,208) — 3,6456 = 6,77 par kilom. tandis qu'au Schweiz. Centralbahn la réduction est de 80 %, mais avec un prix simple course plus élevé.

(5,375 + 5,375 — 4,30) = 6,45 (prix d'unification suivant message) la différence entre ces deux compagnies ne sera pas bien considérable.

Au Nordostbahn les taxes d'aller et retour pour les distances supérieures à 13 kilom. sont de  
 15,6 par kilom. en 1<sup>re</sup> classe  
 10,4 » » » 2<sup>e</sup> »  
 7,3 » » » 3<sup>e</sup> »

soit pas très supérieures aux bases proposées par le message.

Au Jura-Simplon il y a des taxes supérieures pour les billets aller et retour, mais comme contrepartie, il y a des billets dits du dimanche, à prix réduits; on y étudie la réduction des taxes de ces billets; le V. S. B. ne pourra pas rester en arrière. De sorte qu'en cas de rachat en 1903, si l'unification n'est pas faite, ce qui n'a aucun intérêt pour le public, la réduction des taxes sera faite en grande partie, le rachat perdra ses avantages vis-à-vis du public. Je pourrai continuer la réfutation des arguments que tire le message des prix des billets, mais je passe.

Il n'y a pas grand chose à relever dans ce que dit le message au sujet des tarifs voyageurs. Un point seulement paraît discutable; parmi les innovations qu'on préconise, le message mentionne le système des zones usité en Hongrie.

A ce propos, il ne sera pas inutile de rappeler que lors de l'introduction des trains tramways entre Nyon et Genève, la Suisse-Occidentale-Simplon demanda de pouvoir appliquer le système des zones sur ce parcours et pour cette nature de trains afin de faciliter la distribution des billets par le contrôleur du train. Le département s'y opposa, de même que quelques communes. La S. O. S. laissa tomber son projet de trains tramways, il fut repris lorsque cette opposition tomba sous la pression de l'opinion publique et de la presse. Mais après la mise en vigueur, il se produisit des plaintes, le public plus intéressé qu'on ne le croit, maugréait contre le paiement de la zone suivante en entier alors qu'il l'entamait à peine; d'autre part la distribution des billets dans le train présentait de grandes difficultés à cause du peu de temps de parcours entre deux arrêts consécutifs. De sorte que la compagnie revint aux taxes kilométriques et à la distribution des billets aux arrêts mêmes.

Le changement d'attitude de l'autorité fédérale est à noter, il préconise actuellement ce qu'il condamnait alors.

Du reste, le système des zones adopté en Hongrie ne s'est pas étendu. Le public a attribué au système même le succès obtenu dans ce pays, tandis qu'il est attribuable à l'abaissement considérable des taxes (pour la 3<sup>e</sup> classe, on est descendu de 8 environ par kilom. à 5 environ pour les distances ordinaires et beaucoup plus encore pour les grandes distances; la recette moyenne par voyageur et kilomètre qui était de 6,55 en 1888, soit avant la réforme, est descendue à 2,71 en 1894, soit après la réforme, ce qui correspond à une réduction de prix moyen de 60 % environ) et à l'application d'un prix unique très bas pour toutes les distances dépassant environ 300 kilom. Il n'y a pas d'analogie avec la Suisse. En Hongrie, le parcours moyen d'un voyageur était de 64 kilomètres en 1887, tandis qu'en Suisse, il est de 28 kilomètres environ. — Le plus grand parcours direct en Suisse est d'environ 350 kilomètres, tandis qu'en Hongrie, il dépasse 1500 kilomètres. En Suisse, où la circulation locale est très développée, le public serait bien vite revenu de l'engouement qu'on semble avoir pour le système des zones.

En résumé, le système de taxes au kilomètre qui est un système à zones très réduites, est le plus équitable, car il ne fait payer que le trajet réellement effectué.

Les chemins de fer de l'Etat prussien ont renoncé à l'application du système hongrois, après étude très complète. Même en Hongrie, l'administration paraît être moins admiratrice du système qui provoque de très nombreuses fraudes, combinaisons abusives, incroyables.

Le message donne (page 66) des détails très complets sur le système des tarifs normaux marchandises, usité en Suisse. Cet exposé ne soulève pas d'observations. L'unification de ces tarifs normaux, sur la base indiquée, est logique et conforme à la nature de la question. Si les compagnies fusionnaient, elles ne procéderaient pas différemment. Il en résultera, dit le message (page 75), une perte de fr. 1,628,401 soit 3,34 %, seulement des recettes totales marchandises. Cette faible réduction peut paraître singulière. Elle s'explique par le fait que plus des  $\frac{2}{3}$  du trafic marchandise se fait sous l'empire des tarifs exceptionnels qui sont soumis aux grandes lois de la concurrence, de l'offre et la demande, et qui ne sont pas touchés par l'unification des tarifs normaux.

L'abaissement des taxes normales marchandises ne procurera donc pas un grand avantage pour le public; elles s'appliquent du reste à des marchandises d'une certaine valeur, sur laquelle une réduction de 3,34 % du prix de transport n'aura aucune influence. Ce sera du reste une perte à peu près sèche dans les recettes de trafic, car il ne faut pas espérer, comme pour les voyageurs, provoquer une augmentation des quantités transportées.

Page 68, 2. Tarifs exceptionnels. Le message dit qu'on ne sera plus obligé de réduire les prix sur la voie la plus longue pour concurrencer la voie la plus courte. On passera naturellement par cette dernière sauf dans le cas où l'intérêt de l'exploitation serait en jeu.

Cette argumentation ne paraît pas avoir une très grande valeur. Sauf le Gothard, les quatre autres compagnies sont liées depuis 1882 par la convention dite de l'Union commerciale qui prescrit l'acheminement par la voie la plus courte, et des pénalités en cas de violation de cette règle. Des détournements motivés par des questions d'exploitation seules sont déjà pratiquées en service intérieur de chaque compagnie. Les détournements motivés par la concurrence sont quelquefois pratiqués vis-à-vis des compagnies secondaires. Celles-ci, n'étant pas rachetées, la Confédération pourra ou maintenir cette concurrence ou la supprimer. Mais dans ce dernier cas, elle perdra un trafic actuellement acquis aux grandes compagnies.

Quant à la concurrence avec l'étranger, la Confédération fera comme les compagnies actuelles (voir 2<sup>e</sup> alinéa, page 69). Le message dit qu'il faudra faire en sorte que dans le trafic de transit international, la route suisse soit plus apte à soutenir la concurrence, que précisément dans ce domaine les chemins de fer d'Etat pourront rendre de plus grands services que n'en ont rendus jusqu'ici les chemins de fer privés. C'est une erreur. Ceux-ci n'ont rien négligé jusqu'ici pour avoir le plus de trafic de transit possible, et on se demande même s'ils n'ont pas plus de moyens d'actions que l'Etat pour se mouvoir au milieu de tant d'intérêts concurrents, là où les relations personnelles font plus que les décisions d'autorité qui suppléent difficilement aux besoins multiples de ce grand trafic.

Il est utile de faire remarquer à l'appui de cette manière de voir, que ce sont précisément ces bas tarifs de transit qui sont les plus critiqués aux chambres et dans le public; on proteste, à tort contre le fait que les transports à destination ou en provenance d'une localité suisse sont plus élevés que les transports en transit par la Suisse. Les représentants des vignobles, ceux du commerce des bois ont souvent élevé des plaintes très vives à ce sujet. Ils ont tort, mais la Confédération qui, pour résister s'appuie sur le refus des compagnies, pourra-t-elle, une fois maîtresse des chemins de fer, opposer la même résistance? Elever les taxes de transit conduit à la suppression de ce trafic; abaisser les taxes pour les marchandises locales au taux des tarifs de transit, conduit à une grosse perte sur les recettes: voilà le dilemme dans lequel elle se trouvera.

Page 70. 1<sup>er</sup> alinéa. Le message dit que l'état maintiendra les tarifs communs, quitte à les développer et à les perfectionner; c'est ce que font les compagnies; il n'y a pas innovation.

Le message ajoute que, au nombre des perfectionnements à apporter, il faut ranger l'adoption d'un tarif proportionnel pour les blés en wagons complets. La traduction est inexacte, l'allemand parle d'un Staffelsystem, soit un tarif différentiel, c'est-à-dire un tarif à base décroissante. Ce tarif existe déjà et porte le n° 6, il n'y a donc rien à adopter de nouveau. On peut naturellement le modifier, en abaisser les taxes. Mais comme il s'agit d'un tarif essentiellement applicable à l'importation des céréales en Suisse, on facilitera cette importation au détriment de la production indigène, tandis que par un autre message (concernant les projets Forrer), le conseil fédéral manifeste l'intention d'introduire sur les blés, un droit d'entrée réclamé par les agriculteurs, ce qui gênera l'importation.

Cet exemple montre la connexité qui existe dans certains cas entre les droits de douane et les tarifs de chemins de fer. Les rédacteurs du message auraient été mieux inspirés, s'ils avaient invoqués des arguments de cette nature, de haute portée économique, en faveur du rachat, plutôt que de rester terre à terre avec une simple question d'économie de frais d'exploitation et de quelques réductions forcées de tarifs généraux.

Le message, page 78, préconise du reste l'application générale du système proportionnel pour les tarifs marchandises. Comme on l'a vu plus haut, la traduction est erronée, il s'agit de tarifs différentiels. Les tarifs actuels sont précisément à base proportionnelle, c'est-à-dire base kilométrique, quelque soit la distance.

Les tarifs différentiels sont très usités à l'étranger, les tarifs normaux français sont à base différentielle, car plus la distance augmente, plus le prix de base kilométrique diminue. En Suisse, l'autorité fédérale s'est toujours montrée hostile à ces tarifs. En 1880, elle fait supprimer les tarifs généraux du N. O. B. qui étaient à base décroissante, les chambres mêmes semblaient partager cet avis.

Une campagne très vive avait été entreprise dans le temps aux Etats pour faire supprimer le tarif spécial n° 6, déjà cité pour les céréales; on lui reprochait de grever sans motifs les transports sujets à réexpédition. Exemple: Un wagon de blé, expédié de Genève à Zurich payait moins cher que s'il avait été d'abord dirigé sur les entrepôts d'Aarau, et de là, réexpédié à Zurich. La campagne, menée par M. Zschokke, fut abandonnée, quand les compagnies eurent fait remarquer que les transports de colis postaux s'effectuaient sur la base d'un tarif différentiel à base décroissante.

Cette forme de tarif n'est du reste pas contraire à l'intérêt des compagnies, ni du public, et si, jusqu'ici elle n'as pas été établie, on le doit à l'influence fédérale, qui paralysa l'initiative des compagnies. La convention de l'union commerciale basée sur l'état de fait actuel devrait être modifiée si les compagnies voulaient adopter la forme différentielle pour leurs tarifs généraux, car elle prescrit le partage au (pro rata) kilométrique entre compagnies.

Quant aux tarifs des vins, les compagnies se sont refusées à une diminution des prix de transport, mais non à une forme de tarif qui est sans importance dans ce débat.

Page 76. Le message dit: «On cherchera par quelles nouvelles mesures de tarif on pourrait, sans troubler l'équilibre financier, faire droit aux réclamations si souvent formulées au sujet des tarifs, etc.»

Cela revient à dire que l'Etat procédera comme les compagnies; sans doute celles-ci procéderaient avec une certaine lenteur lorsqu'il s'agit d'augmenter le parcours des trains et l'abaissement des taxes de transport, mais cela est motivé par la nécessité qu'il y a pour elles de ne pas troubler l'équilibre financier de leur budget; elles n'ont pas comme l'état la ressource de l'impôt pour combler les déficits.

A propos de tarifs nous ferons remarquer que la lenteur des progrès dans la diminution des tarifs ne dépend pas toujours des compagnies de chemins de fer, mais bien de la Confédération. En voici un exemple frappant: les Molasses d'Ostermuidigen pourraient facilement et victorieusement faire concurrence à Genève, aux pierres de constructions

venant de France, de distances beaucoup plus considérables, mais il a été impossible d'obtenir du conseil fédéral l'autorisation d'établir des tarifs de concurrence, parce qu'elle ne se ferait pas avec une ligne étrangère parallèle, mais divergente et opposée. Voilà donc une entreprise du pays qui se trouve dans l'impossibilité de lutter avec la concurrence étrangère à cause de cette étrange conception de la concurrence.

Telles sont les observations que je désirais vous présenter au sujet de tous les avantages que le message fait miroiter aux yeux de ses lecteurs et qui ne sont pas admis par les spécialistes; on exagère ces avantages pour faire le dithyrambe des chemins de fer de l'Etat.

Cela dit, je terminerai brièvement. Pour le côté financier de l'opération tous les avantages que l'on invoque sont contestés par des spécialistes, en tous cas, ils sont singulièrement exagérés.

Quel doit être l'attitude du gouvernement dans le rachat des lignes? Doit-il se montrer large, généreux ou parcimonieux? Voici à ce sujet, les principes qui ont été admis par un auteur dont le département ne contestera pas l'autorité, je crois qu'il l'a cité dans le message.

«Auf völlig anderem Standpunkte als eine Erwerbsgesellschaft steht aber eine Regierung, wenn der Ankauf einer Bahnlinie durch sie in Frage kommt.

Es giebt keinen blos finanziellen noch weniger einen «kommerziellen» Wert einer Bahn für eine Regierung, sondern nur einen staatswirtschaftlichen, das Wort in seinem weitesten Sinne genommen.

Ein Bahnkauf durch den Staat ist kein Handelsgeschäft, sondern ein Regierungsakt. Es handelt sich dabei nicht um Profit und Verlust, sondern um die Sicherung eines Teils der öffentlichen Wohlfahrt, die sich nicht immer in Gulden und Kreuzern verkörpern lässt.

Eine Regierung muss daher, wenn sie ihrer hohen Pflicht vollständig gerecht werden will, bei Ermittlung des Begriffes, den man mit den Worten «Wert einer Eisenbahn» ausdrückt, in viel höherem und weiterem Sinne verfahren, als das Erwerbsinstitut oder der Finanzmann. Die momentane finanzielle Lage der zu erwerbenden Bahn kann dabei in keinen oder doch nur sehr untergeordneten Betracht kommen. Wert und Kauf der Eisenbahnen von HH. Freiherrn von Weber Seite 10.

Plus loin, il est dit que si même les chemins de fer étaient une mauvaise affaire, ils devraient être achetés plus cher que dans des conditions normales. C'est ce qui a été fait partout, les mêmes principes ont été appliqués dans des pays où les concessions de chemins de fer portaient les mêmes dispositions que chez nous. Ici cependant un tout autre esprit anime les pouvoirs, il s'agit de réaliser un «kaufmännisches Geschäft».

En 1888, on pouvait racheter les chemins de fer; pourquoi ne l'a-t-on pas fait? M. von Arx l'a dit après le message, parce que nous ne faisons pas une bonne affaire.

En 1890 lors de la fusion, il y avait une clause qui autorisait la Confédération à opérer le rachat du Jura-Simplon. Celui-ci demandait 500 francs pour les actions de priorité, 200 francs pour les petites actions ordinaires et 20 francs pour les bons de jouissance. Le conseil fédéral refusa l'offre du Jura-



Simplon, il répondit; les prix ne sont peut-être pas trop élevés, mais nous ne sommes pas assurés d'un rendement assez important.

Chez nous on a toujours eu l'idée que condamne l'auteur que je viens de citer, on a voulu traiter la question commercialement.

Du reste, si l'on se contentait de la considérer au point de vue commercial, nous ne nous plaindrions pas, mais nous n'en sommes pas là!

La loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer, ou plutôt le message qui accompagnait cette loi, nous dit que par la loi on ne touche pas aux concessions, que son but est simplement d'apporter des améliorations à la situation, qu'on voulait assainir, selon la formule employée, de fortifier les compagnies au point de vue financier. Lorsque l'on a révisé cette loi en 1896, on a tenu le même langage et déclaré professer le plus grand respect pour les concessions et les droits privés qui y sont stipulés.

Voilà ce qui avait été affirmé et répété au sein des chambres, aujourd'hui le message dit tout le contraire; à la page 2 nous lisons ce qui suit:

«L'étude approfondie que notre département des chemins de fer a faite de la question du rachat à effectuer, conformément aux concessions et tout spécialement des voies et moyens de se procurer les sommes, dont la Confédération aura besoin pour payer les indemnités au plus prochain terme de rachat, lors de l'acquisition des principales lignes de chemins de fer suisse, a révélé les difficultés qu'il y a à obtenir des évaluations financières précises. Aussi, le conseil fédéral, par message du 11 novembre 1895, proposa-t-il aux chambres le projet d'une nouvelle loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, dont le but était à la fois d'exiger des compagnies une comptabilité distincte pour chacune de leurs lignes, de fixer, selon un mode liant les compagnies, le produit net et le capital d'établissement, deux facteurs déterminants pour le rachat, et d'obliger les entreprises de chemins de fer, avant le délai de dénonciation, à fournir la justification de leur rendement annuel net et du capital d'établissement; enfin de donner au tribunal fédéral la compétence voulue pour connaître des conflits que soulèverait l'interprétation de certaines clauses des conventions relatives au rachat, tout cela afin de créer une situation nette en vue du rachat à intervenir selon les concessions.

Une fois cette loi sur la comptabilité des chemins de fer, du 27 mars 1896, adoptée par les chambres, puis par le peuple le 4 octobre 1896, par 223,228 voix contre 176,557, il nous a été possible de terminer notre étude de la question du rachat; aujourd'hui nous sommes en mesure de vous fournir à ce sujet des données détaillées et de vous soumettre une loi fédérale sur la dénonciation du rachat des principales lignes de chemin de fer suisses.

Notre politique nationale en matière de chemins de fer entre ainsi dans une période d'importante évolution. Il convient donc d'examiner brièvement les phases qu'elle a traversées jusqu'ici. Notre exposé sommaire de l'histoire des chemins de fer suisses donnera en même temps les motifs qui exigent un changement de l'état de choses actuel.

On nous dit: Nous ne touchons pas aux concessions, la loi sur la comptabilité n'a pas pour but de les modifier pas plus que la loi de 1883. Je prends acte de ces déclarations, mais je constate que dans le

message à plus d'une reprise on attire l'attention sur la nécessité qu'il y avait d'établir des règles pour fixer le capital de construction. De plus les experts consultés sont arrivés à la conclusion qu'on ne pouvait faire le rachat sans modifier la loi sur la comptabilité.

Pourquoi? Je ne le comprends pas. Ou bien la loi sur la comptabilité respecte les concessions et alors elle n'a rien à faire avec la question du rachat, ou bien elle porte atteinte aux concessions et il faut renoncer à prétendre qu'on laisse les concessions intactes.

Au fond c'est la loi sur la comptabilité de 1883 qui a fait naître la confusion dans les esprits. On n'aurait pas dû parler du rachat à propos de cette loi. On remarque très bien que la législation fédérale de 1883 a été faite sous l'empire de cette préoccupation, et nous voyons les employés du département et les membres des chambres appliquer les principes de la loi sur la comptabilité quand ils apprécient les concessions.

Vous voyez les conséquences de cette confusion et son danger. L'auteur de la loi de 1883 n'appliquait pas son système dans toutes ses conséquences, il reconnaissait que les concessions attribuent aux compagnies un prix beaucoup plus élevé. C'est pourquoi il a offert pour le Central une somme qui a été trouvée exagérée. C'est pour cela que la Confédération a payé l'action de priorité du J. S. fr. 575. Depuis lors les idées ont marché, les principes posés dans la loi de 1883 ont exercé leurs ravages dans l'esprit des successeurs des législateurs d'alors. Aujourd'hui on envisage les principes de la loi sur la comptabilité comme devant être appliqués aux concessions. Voilà pourquoi M. Zemp entend payer beaucoup moins que M. Welti. Toute une évolution s'est produite dans les idées. Mais elle repose sur un principe faux. On l'a reconnu, le rachat doit avoir lieu sur la base des concessions; abstraction faite des lois sur la comptabilité de 1883 et de 1896.

Quelles sont les conséquences de l'erreur signalée? C'est que toutes les bases du rachat indiquées par le message sont discutables et plusieurs sont fausses et je suis convaincu que si le juge est appelé à se prononcer, il en résultera une différence de plusieurs centaines de millions au détriment de la caisse fédérale.

D'après les concessions on doit prendre comme base du rachat pour un grand nombre de chemins de fer le capital de premier établissement. Que signifie ce mot et qu'a-t-on voulu dire par là? On a voulu que les compagnies rentrent complètement dans les sommes versées, qu'elles ne soient pas en perte; on a voulu que les actionnaires qui prêtaient leur argent pour cette oeuvre d'intérêt général, alors que la Confédération refusait le sien, rentrent au moins en possession des fonds mis dans l'entreprise.

On a admis en outre un autre facteur: le produit net. On a donc voulu non seulement que les actionnaires reçoivent l'argent déboursé, mais qu'ils aient un légitime bénéfice, si le chemin de fer présente un rendement important.

En ce qui concerne le capital de premier établissement, qui interprètera cette clause? Sera-ce l'article de la loi de 1883, oeuvre unilatérale de la part de la Confédération qui achète et qui a pour conséquence une diminution de capital de plus de 100 millions? Non, ce sera le juge qui tranchera et

s'inspirera non des principes posés dans la loi sur la comptabilité, mais des règles générales de droit. Il recherchera quelles ont été les intentions des parties en adoptant l'expression de capital de premier établissement. Dans les autres pays aussi on a dû fixer la signification de ces mots. Citez-moi un autre pays que la Suisse où par un simple article de loi on retranche d'un capital une somme dépassant 100 millions!

Et la fameuse perte de cours! Vous savez les conditions dans lesquelles les compagnies ont emprunté. A ce moment, la situation était tout autre qu'elle n'est aujourd'hui; c'était l'emprunteur qui devait aller à la recherche du prêteur. Dans le canton de Fribourg nous avons dû emprunter au 7 et au 8 % pour fournir l'argent représenté par ces actions dont vous voulez diminuer la valeur de plus de moitié!

Lorsque les concessions parlent du capital de premier établissement, elles entendent par là l'argent consacré à l'établissement du chemin de fer dans les conditions dans lesquelles il a été obtenu. En effet, à ce moment on ne pouvait obtenir l'argent qu'à un prix très onéreux.

Toute la question de la perte de cours est cependant tranchée dans le message de 1883 avec une facilité étonnante! Le message de rachat admet comme sacrées toutes les prescriptions de la loi sur la comptabilité qui ne devaient pourtant pas concerner les concessions et n'avaient pour objectif que l'organisation des sociétés de chemin de fer pour elles-mêmes et dans leur propre intérêt. Aujourd'hui après 14 ans on veut appliquer toutes les dispositions de cette loi aux concessions! Comme juriste, je ne crois pas que cette manière de voir soit consacrée par le juge.

J'irai plus loin: Il arrive quelquefois qu'une compagnie en achète une autre qui avait fait de mauvaises affaires. L'établissement de cette dernière avait coûté, mettons 10 millions; mais la vente se fait au prix de 5 millions. La Confédération rachète à son tour, elle ne s'inquiète pas du prix d'établissement de la ligne, elle la rachète au prix payé par le dernier acquéreur. Prenons l'hypothèse contraire, voilà une ligne qui rapporte beaucoup. Une autre compagnie l'a rachetée et l'a payée à un prix supérieur à celui de l'établissement. Cette ligne vaut 12 millions; croyez-vous que la Confédération payera ce prix auquel elle a été cédée? Non pas, elle refuse de verser plus que les frais de premier établissement! Un tel procédé est-il juste, est-il même commercial? Pas le moins du monde.

Voilà les principes que vous voulez admettre en ce qui concerne les actionnaires, c'est-à-dire dans une affaire d'ordre privé! Croyez-vous que l'autorité judiciaire puisse admettre ces principes? Pour ma part, je ne le crois pas et cependant tous les calculs du message sont établis sur ce fondement.

D'après les concessions les compagnies ont l'obligation de remettre les lignes dans un état parfaitement satisfaisant, c'est l'expression dont on s'est servi. Que fait le conseil fédéral, que font les experts, — qui, pour le dire en passant, n'ont pas toujours été d'accord bien que le message se garde bien de dénoncer les divergences, — ils interprètent cette expression état parfaitement satisfaisant comme signifiant état neuf! Or je fais appel à n'importe qui, lorsque vous mettez dans un bail que le locataire doit entretenir la maison dans un état parfaitement satisfaisant, cela équivaut-il à dire qu'il doit la

maintenir dans l'état neuf? Certes, nulle part une telle interprétation n'a été formulée. Et savez-vous combien fait cette petite différence d'appréciation dans le cas particulier? Plus de cent millions! Pour arriver à ce beau résultat, on a inventé une théorie, on a dit: Voilà des rails qui existent depuis 15 ans, ils sont dans un état parfaitement satisfaisant, mais comme la moyenne de leur durée n'est que de 30 ans et qu'ils doivent être livrés à l'état neuf, nous calculerons la moins-value provenant de 15 ans de service.

Ce petit calcul est très ingénieux et il permet de réaliser une économie de 100 millions!

Il y a autre chose, les chemins de fer doivent être rachetés sur le pied du produit net; on prend la moyenne des 10 dernières années et on la multiplie par 25 pour faire le capital. Il est dit quelque part dans le message que le produit net se compose de l'excédent total des recettes sur les dépenses de l'exploitation, le mot y est.

Comment fait le conseil fédéral? Il n'est pas embarrassé, il dit: le produit net n'est pas calculé sur l'ensemble des recettes de la compagnie, mais simplement sur les recettes provenant des lignes avec le matériel d'exploitation, des bâtiments et des approvisionnements, en un mot ce qui constitue l'objet du rachat proprement dit. Les concessions disent tout le contraire et ne font point cette distinction qui fait honneur à l'esprit subtil sinon juridique de leur auteur.

Voilà la manière de procéder employée! Je pourrais discuter bien d'autres points encore, les travaux complémentaires qu'on impose sans droit, mais ces exemples suffisent pour montrer comment l'on arrive à des prix inférieurs inadmissibles.

Maintenant, Messieurs, je vous le demande, dans la situation qui vous est faite, est-ce que la simple prudence ne vous commandait pas de chercher à arriver à une meilleure solution et ne deviez-vous pas accepter la tentative d'arrangement proposée par M. Gavard?

Je ne crois pas que cette façon de procéder soit conforme aux intérêts du pays. Je me permettrai de rappeler au conseil fédéral de 1897 les paroles du conseil fédéral de 1872 à l'époque où il s'agissait de réviser la loi sur l'exploitation des chemins de fer. Le message disait: Il nous faut ménager les intérêts financiers des compagnies, en ne les respectant pas, nous ferions plus de tort aux compagnies qui seront établies plus tard qu'à celles existant aujourd'hui.

Depuis 1883, vous vous êtes départis de cette attitude et la conséquence en est qu'aujourd'hui vous ne trouvez plus d'actionnaires pour les chemins de fer, à part les communes et l'état. Le capital privé qui a constitué le réseau suisse s'est retiré.

A propos du Simplon, puisque l'on en a parlé, vous auriez obtenu la moitié du capital en actions si vous n'aviez pas agi comme vous l'avez fait et qu'aurait été une meilleure affaire pour le pays. Aujourd'hui allez chercher des actionnaires! Vous aurez des subventions et pas autre chose, voilà les conséquences de votre politique en matière de chemin de fer. Je ne reprendrai pas les objections de M. von Arx auxquelles je crois avoir déjà répondu, j'aborderai l'exposé de notre collègue M. Ritschard qui a traité la question avec l'humour et l'esprit que nous lui reconnaissons tous.

Il a parlé de la constitution de 1848 interprétée par un de nos collègues; il nous a dit: La constitution de 1848 est notre oeuvre, nous la garderons et vous n'avez pas à vous en inquiéter. M. Ritschard proclame un monopole d'un nouveau genre qui m'était inconnu et que l'on acclimatera difficilement. La constitution de 1848 en grande partie est l'oeuvre du canton de Berne, mais il a été largement payé de sa collaboration, à tel point que l'antique devise suisse: *Einer für Alle, Alle für Einen* a été remplacée dans le peuple par celle-ci: *Alles für Bern und Bern für Alle*.

M. Ritschard nous a dit que l'on ne pouvait pas appliquer aux grands états l'organisation des peuples pasteurs et il a conclu par un garde à vous: «Ne touchez pas à la constitution de 1848». Me plaçant sur le même terrain, je lui dirai à mon tour: Ne touchez pas au berceau des libertés helvétiques, aux cantons primitifs, aux peuples pasteurs qui nous ont assuré cette liberté et cette indépendance dont jouit la patrie.

M. Ritschard parlant de la bureaucratie, dont M. Wirz avait signalé le danger, a dit qu'il ne savait pas bien la signification de ce mot inventé pour épouvanter les citoyens simples. Des faits mieux qu'une définition nous éclaireront à cet égard. Voyez ce qui se passe en France, ce pays doté d'une centralisation idéale, voilà le système avec ses tristes conséquences qu'on désigne sous le nom de bureaucratie! A Berlin aussi, nous avons récemment suivi un procès qui est de nature à nous édifier sur la bureaucratie. Ces choses-là n'existent pas encore chez nous fort, heureusement, et c'est pour en préserver à tout jamais le pays que M. Wirz a fait entendre un cri d'alarme.

Je me résume et dis avec M. Blumer: Il y a une seule raison en faveur du rachat, c'est la date de 1957. On nous dit qu'à cette époque la Suisse sera mise sur un pied d'infériorité vis-à-vis des autres états! C'est vrai, mais qu'ont fait les autres états pour arriver à la situation que vous enviez? En France, en Allemagne, en Autriche et partout quels sacrifices l'état ne s'est-il pas imposés? Vous voulez arriver à la même situation sans rien payer. Le conseil fédéral a fait étudier la question de savoir s'il ne pouvait pas obtenir les lignes gratuitement en 1960. La conclusion a été négative. C'est pourquoi on veut aujourd'hui expérimenter un nouveau procédé à l'aide des bases fantaisistes établies pour la circonstance.

D'après vos calculs qui comprennent l'intérêt et l'amortissement de la dette de chemin de fer, la Confédération aurait gagné dans 50 ans environ une fortune d'un milliard sans bourse délier. Le résultat démontre combien sont peu sérieuses les prévisions du message! Ce gain serait réalisé pour la plus grande partie au détriment des actionnaires. Car la simplification administrative à laquelle on attache une importance si grande, provoquera peu d'économies et nos compagnies pourront désormais se procurer leurs fonds à des conditions aussi favorables que l'état.

Parlant de l'échéance fatale de 1957, M. O. Blumer a constaté qu'il n'avait entendu de la bouche d'aucun des membres de la minorité le moyen de parer à cette grande difficulté et de mettre la Suisse sur le même pied que les pays voisins qui recevront à cette date leur réseau de chemins de fer gratuitement.

Il n'y a qu'une solution, c'est le rachat. Je ne suis

pas de cet avis. On peut arriver à l'amortissement réclamé avec le concours des compagnies et si la majorité veut me permettre de négocier en son nom, avec les entreprises privées, j'apporterai une solution qui sera de nature à satisfaire entièrement notre collègue de Zurich.

M. Blumer dans un mouvement non sans éloquence nous a montré les enfants ou petits-enfants reprochant dans cinquante ans aux députés qui en ce moment manquaient l'occasion du rachat.

Je n'ai pas les mêmes craintes que M. Blumer. Ne sera-ce pas un autre reproche que lui feront ses descendants en raison du rachat? Ne lui diront-ils pas que l'état a posé un antécédent regrettable, en dépouillant les actionnaires, antécédent dont se prévaudront les partisans de la révolution sociale pour demander aux enfants Blumer le partage du superflu de leurs biens. C'est là ce que je redouterais si j'étais à la place de M. Blumer.

La proposition de M. Gavard a, paraît-il, scandalisé une partie des membres de la majorité, parce qu'il voudrait traiter à l'amiable avec les compagnies. Mais en 1883 dans la loi sur la comptabilité on a introduit un article qui recommandait de traiter amialement avec les compagnies pour l'établissement du capital de construction. Des négociations ont eu lieu à cette époque. De nouvelles prescriptions ont été établies par la nouvelle loi de 1896.

En 1883, on interprétait les concessions d'une manière, en 1896, on leur attache un autre sens et cependant les concessions sont toujours restées les mêmes. Pourquoi le capital de construction n'aurait-il pas aujourd'hui la même valeur qu'en 1883? Impossible de justifier cette différence au point de vue juridique. Le conseil fédéral avait l'obligation de traiter amialement en vertu de la nouvelle loi. L'a-t-il fait? Non, il s'est borné à prendre immédiatement des arrêtés! Et sa manière de procéder vis-à-vis des compagnies est pour le moins singulière. L'une d'elle demandait au conseil fédéral pourquoi son capital avait été diminué de un à deux millions. Le conseil fédéral répondit: Adressez-vous à tel employé du département qu'il nommait. La compagnie écrivit alors à ce fonctionnaire qui lui répondit ne pouvoir donner des explications par écrit. Voilà le moyen amiable indiqué par la loi que l'on a choisi pour traiter avec les compagnies! Il est possible du reste que le chef du département ne sache rien de toute cette affaire.

Je citerai une autorité que personne ne récusera pour confirmer la proposition de M. Gavard, c'est l'opinion de M. Stämpfli, que le conseil fédéral de 1883 s'écartant en cela du conseil fédéral aujourd'hui rappelait avec complaisance dans le message accompagnant le premier projet de loi sur la comptabilité des compagnies. Dans la feuille fédérale de 1883 tome 1, page 298, je lis ce qui suit: «Pour prévenir tout malentendu — dit Stämpfli —, je déclare expressément qu'avec les concessions existantes le rachat des chemins de fer ne peut s'effectuer que par voie d'entente volontaire avec les compagnies et que je ne songe pas à un autre moyen.»

Voilà ce que déclarait un partisan convaincu du rachat, plus convaincu que M. Gavard, puisque vous mettez en doute ses sentiments.

Un instant nous avons entrevu un successeur de Stämpfli dans la personne de M. Ritschard. Il nous a dit au sein de la commission: Les chiffres ne sont

pas tout, il faut se placer à un point de vue plus élevé! Ces paroles nous ont soulagé et remplis d'espérances, mais hélas, pour une cause ou pour une autre, ces beaux sentiments se sont évanouis.

La question aurait donc dû être traitée à l'amiable, et quant au milliard que vous dénoncez aujourd'hui sans savoir comment vous le payerez, je dis que nous ne devons pas nous abandonner à un chauvinisme déraisonnable. La Confédération jouit d'un bon crédit, il est vrai, mais elle ne saurait se passer de la coopération de la finance pour faire face à ces engagements.

Aucune maison de banque, la plus puissante que vous voudrez supposer ne s'engagera pour un long terme, elle ne se liera jamais que pour quelques mois et sans omettre la clause de la résolution de la convention en cas de guerre et vous vous dénoncez le remboursement de un milliard à cinq ans d'intervalle en vous engageant définitivement!

Il y a un autre reproche que l'on doit faire au message, c'est la manière dont il traite l'étranger contre lequel il s'élève à chaque instant et dont nous sommes parfaitement tributaires. Que ferions-nous sans le concours des étrangers? Le message dit que les capitaux suisses s'étant découragés, il a fallu avoir recours aux étrangers, c'est donc grâce à l'argent de ces derniers que l'on a pu mettre fin à la crise et constituer notre beau réseau de chemins de fer.

Avec votre manière de faire que va-t-il arriver? Vous ne pourrez pas placer votre milliard sans le concours des banquiers et ceux-ci vous céderont leur concours à des conditions onéreuses, de sorte que vous remettrez à la finance une bonne partie des sommes que vous enlevez aux actionnaires.

Il y a bien des points sur lesquels il faudrait encore revenir. Le conseil fédéral estime que le jour où les chemins de fer seront entre les mains de la Confédération, il n'y aura plus de grève. Ce n'est pas l'avis de la majorité de la commission qui a admis des dispositions assimilant les employés de chemins de fer à ceux de l'Etat et leur appliquant les dispositions du code pénal s'ils ne font pas leur devoir. C'est bien méconnaître la réalité que de croire qu'il n'y aura plus de conflit, quand on connaît l'état d'esprit des employés fédéraux; croyez-vous que s'ils trouvaient une utilité à faire grève ils s'en abstiendraient? Dans la discussion de la loi sur les traitements, vous n'avez pas admis toutes les réclamations du palais fédéral? Vous vous êtes plaints des procédés de certains employés qui par dessus la tête du chef du département s'étaient adressés directement à la commission du conseil des états.

C'est donc une erreur de dire que lorsque les employés de chemins de fer seront au service de la Confédération, il n'y aura plus de récrimination et de rupture. Je ne veux pas dire que les compagnies aient toujours bien agi vis-à-vis de leurs employés, mais les mêmes mécontentements se reproduiront à l'avenir, la Confédération étant obligée de mettre tout son personnel sur le même pied. Les dangers seront plus grands encore, car la Confédération ne peut augmenter comme bon lui semble les traitements. Elle est limitée par les règles de droit public.

M. Ritschard a proposé à notre admiration une triple unification: l'unification militaire, celle du droit et celle des chemins de fer.

J'ai lu dernièrement un très intéressant article dû à la plume d'un écrivain distingué qui, sondant l'avenir, se demandait quelle serait la caractéristique du vingtième siècle, et il déclarait que ce serait l'esprit de décentralisation. Cet auteur a raison et nos centralistes à outrance poussent simplement à un système que l'on condamne généralement aujourd'hui. Ils sont en retard et ils ne se trouvent plus dans le mouvement des idées.

Quant à moi, je le répète, si l'on veut payer les actions comme elles doivent l'être, selon les règles du droit et changer l'organisation, je voterai le projet, mais pour cela il faut une organisation décentralisée et rien n'a été fait dans ce sens dans le projet.

Ce conseil des chemins de fer, cette grande façade comme on l'a appelée, ne constitue point de la décentralisation. La décentralisation ne consiste pas à former un corps de représentants pris dans les différents cantons, mais à développer la vie économique dans les différentes parties du territoire.

Le grand inconvénient de la nationalisation des chemins de fer n'est pas tant dans les considérations politiques. Les 20,000 agents ne tarderont pas à être les ennemis de leur maître, c'est à dire pouvoir central. Ce qui est inquiétant, ce dont on ne peut mesurer toute la portée aujourd'hui, c'est la centralisation économique. Toutes les commandes se feront au centre, il ne peut pas en être autrement. Le message reconnaît du reste ce résultat puisqu'il s'en prévaut pour annoncer que les achats se feront à meilleur marché, parce qu'ils porteront sur des quantités plus considérables, il faut donc que les commandes soient faites au même endroit.

Que de gens vivent des chemins de fer dans les différents cantons et vous ferez disparaître tout cela! On me répondra qu'il n'en sera pas ainsi, mais la force des choses l'emporte sur la volonté de l'homme. On commandera là où il est tout aussi économique et plus commode de le faire, on ne s'adressera pas à des fournisseurs éloignés que l'on ne connaît pas pour leurs beaux yeux ou par des raisons de décentralisation.

L'expérience avec le Jura-Simplon confirme nos prévisions. Le plus grand nombre de commandes se font à Berne depuis la fusion, bien qu'un vaudois et non un bernois soit à la tête de l'économat qui est à Berne. Voilà un énorme danger qu'il faut conjurer à tout prix. L'organisation projetée ne sera pas utile au pays, car elle ignore ce point de vue.

Il y a en Prusse et en Autriche des conseils de chemins de fer plus décentralisés que celui que vous voulez. Le commerce y nomme directement ses représentants. En Allemagne, il y a des Kreiseisenbahnräte, des conseils de chemins de fer d'arrondissement. Certains droits sur la police des chemins de fer sont abandonnés aux autorités du pays, la décentralisation est plus grande que chez nous. C'est de ce côté qu'il faut décentraliser. Ayons un conseil de chemins de fer par arrondissement, et réservons l'intervention des cantons pour ces conseils dont ils désignent les membres. A Berne sera le conseil de l'administration centrale et qui sera recruté en bonne partie dans le commerce et la grande industrie.

Je ne comprends pas l'attitude du conseil fédéral qui maintient son avis. Les prix articulés dans le message seront nécessairement modifiés. Pourquoi ne pas revoir immédiatement la question?

Il ne faut pas léser les intéressés, dans leurs droits légitimes. Les petits porteurs d'actions sont des plus nombreux et vous vous efforcez de diminuer leur capital de moitié!

La Confédération doit procéder d'une autre façon, et du reste, je ne crois pas que vous arriviez au but de cette manière. J'ai confiance dans le bon sens du peuple suisse qui saura se montrer juste et équitable. Il ne donnera pas les mains à un acte d'un avantage problématique et qui consommerait l'iniquité.

On nous répond: le tribunal fédéral tranchera les débats, c'est fort bien, mais ce n'est pas une raison pour nous associer à une injustice, à un acte inique, à une brutale violation de droits acquis. Dans ma conscience de juriste, je juge ainsi le projet que je ne puis voter tant qu'il repose sur cette fausse base. Le message ne manque pas d'habileté. Il demeure obscur sur certains principes, qu'il n'ose pas avouer carrément. Il se contente de les insinuer parce qu'il sait qu'ils sont condamnables. Mais il a la préoccupation d'en tirer parti plus tard.

Cette manière de faire n'est pas correcte. Voilà pourquoi je ne puis voter l'entrée en matière sur un projet, qui se heurte aux considérations les plus sérieuses tirées du droit, d'une saine politique et de la vraie science économique.

**Scherrer:** Ich bin vollständig davon überzeugt, dass in der vorliegenden Frage die Meinungen gemacht sind, besonders über die Frage, ob man eintreten solle oder nicht. Wenn ich gleichwohl das Wort verlangt habe, so geschah es nicht etwa deshalb, weil ich mir schmeichelte, durch mein Votum an dieser Situation irgend eine Aenderung herbeiführen zu können. Ich will auch nicht den Wettkampf mit der Dauerrednerei aufnehmen, die nachgerade in dieser Angelegenheit hier eingerissen zu sein scheint, sondern ich will mich vielmehr darauf beschränken, meine Stellung, die ich als Vertreter des Kantons Baselstadt in dieser wichtigen Frage einzunehmen mich verpflichtet fühle, als Vertreter eines Kantons, der der kleinste in der Schweiz ist, der aber nach seiner Bedeutung im Verkehr zu den ersten gezählt werden muss, zu markieren. Ich glaube dies um so eher thun zu müssen, als die Verhältnisse in meinem Kanton mit denjenigen des Kantons Genf, dessen Vertreter hier im Sinne des Nichteintretens votiert hat, fast in allen Beziehungen übereinstimmen. Ich fühle mich verpflichtet, zu sagen, warum ich dennoch zu einem andern Standpunkt gelangt bin als der Vertreter des Standes Genf, der hier gesprochen hat, trotzdem ich ja sonst in politischer Hinsicht in sehr vielen Beziehungen mit ihm vollständig übereinstimme. Ich sagte, die Verhältnisse dieser beiden Kantone seien fast durchwegs die gleichen. Sie sind nicht nur gleich in Bezug auf die exponierte Lage dieser Kantone in der Schweiz, in Bezug auf ihre Bedeutung im nationalen und internationalen Verkehr, sondern ihre Verhältnisse stimmen namentlich auch darin überein, dass an beiden Orten grosse finanzielle Interessen an den bestehenden Privatbahnen vorhanden sind und dass von diesem Gesichtspunkt aus in beiden Kantonen ein sehr grosses Interesse daran besteht, wie die Frage der Rückkaufsentschädigungen prinzipiell normiert wird. In Basel und in Genf sind in dieser

Beziehung sehr widerstrebende Interessen vorhanden. Auf der einen Seite haben wir den Handel, die Industrie, überhaupt das ganze grosse Publikum, das auf die Benützung der Bahnen angewiesen ist, und diese grosse Interessengruppe hat selbstverständlich das grösste Interesse an allen Erleichterungen und Vervollkommnungen im Verkehr, sie hat das grösste Interesse daran, dass wir bei unseren schweizerischen Bahnen, auf deren Benutzung wir hauptsächlich angewiesen sind, diejenigen Erleichterungen, diejenige Promptheit, diejenigen zahlreichen Fahrgelegenheiten, die wir speciell an den Bahnen unserer Nachbarstaaten schätzen, ebenfalls erlangen. Diese Gruppe hat vollständig die Ueberzeugung, dass diese Vorteile sich hauptsächlich durch eine Vereinheitlichung des Betriebs unserer Bahnen erringen lassen und durch eine Aenderung in der Verkehrspolitik überhaupt, in dem Sinne, dass bei unsern Bahnen nicht mehr auf eine möglichst grosse Dividende abgezielt, sondern in erster Linie das Wohl des Landes berücksichtigt werde. Die Ueberzeugung, dass wir in dieser Hinsicht namhafte Vorteile erringen werden, haben wir aus dem Ausland und speciell aus Deutschland geholt und was uns Herr Python in seinem heutigen, sehr ausführlichen Vortrag in dieser Hinsicht vorgebracht hat, hat mich durchaus nicht vom Gegenteil dessen überzeugt, was ich bis jetzt als richtig und wahr befunden habe. Wenn man die Zustände und Einrichtungen der deutschen Staatsbahnen kennen will, so muss man sich nicht darauf beschränken, sich an eine Kritik zu halten, die im Reichstag einmal über diese Zustände vorgebracht worden ist, denn es ist selbstverständlich, dass die Ausführungen des Herrn Rickert und wie die Herren alle heissen, die die Kritik an den Staatsbahnen geübt haben, nur cum grano salis zu verstehen sind. Das Parlament ist nun einmal leider die Stätte der Uebertreibungen. Wir sind davon auch nicht frei und was bei uns alles behauptet wird, müssen wir auch nicht so genau nehmen. Ich glaube, Herr Python wäre sehr übel daran, wenn er das, was er hier oder drüben im andern Saale schon behauptet hat, beschwören müsste. Ich glaube, er dürfte auch das, was er heute namentlich in Bezug auf die Coulanz der Jura-Simplon-Bahn des weiten und breiten ausgeführt hat, nicht beeidigen, so z. B. dass die J. S. dem Publikum in ganz uneigennütziger Weise entgegengekommen sei und dass sie viele Verkehrserleichterungen und Verbesserungen ganz in uneigennütziger Weise getroffen habe. Alles das würde Herr Python sicherlich nicht beschwören, denn das ist doch selbstverständlich, dass eine private Erwerbsgesellschaft nur dann Verbesserungen im Verkehr vornimmt, wenn dies in ihrem eigenen Interesse liegt. Sobald die Interessen des verkehrssuchenden Publikums mit den ihren in Kollision geraten, hört diese Bereitwilligkeit auf und muss auch aufhören, sonst wäre sie keine rechte Erwerbsgesellschaft.

Uebrigens hat Herr Python ja nicht nur in der Kommission, sondern auch heute erklärt: Zahlen Sie uns mehr! Zahlen Sie uns die Stammaktien voll und die Genussscheine mit Fr. 20 zurück und wir sind schliesslich für die Verstaatlichung zu haben. Uebrigens hat er oft erwähnt, er gebe vollständig zu, dass in der Verstaatlichung wesentliche Vorteile liegen, nur könne er seinem Kanton nicht den grossen Schaden zufügen helfen, der ihm durch die Ver-

staatlichung auf der Basis der Botschaft erwachsen würde. Wenn Herr Python von der Vortrefflichkeit und Vollkommenheit der schweizerischen Bahnen und speciell der Jura-Simplonbahn überzeugt ist, so hat er doch nicht nötig, einen derartigen Gedanken zu äussern!?

Ich sage also: wir in Basel, die wir Gelegenheit haben, mit Staatsbahnen zu verkehren und sie zu benutzen, wir wissen die Vorteile, welche dieselben dem Publikum unsern Bahnen gegenüber bieten, zu schätzen. Deshalb ist unser Volk für die Verstaatlichung der Eisenbahnen, wie sie vorgeschlagen ist, eingenommen. Es sagt sich auch: je billiger wir diese Bahnen erwerben können, um so eher ist zu erwarten, dass die Verbesserungen und Vervollkommnungen im Verkehr auch wirklich getroffen werden. Deshalb stellt sich diese Gruppe hauptsächlich auf den Standpunkt, dass sie sagt:

Die Bahnen müssen so billig als möglich erworben werden, das Anlagekapital für dieselben muss so niedrig wie möglich gestellt sein.

Das ist die eine Interessentengruppe unseres Kantons. Ihr steht diametral gegenüber die Interessentengruppe der Aktionäre. Und diese Interessen sind, glaube ich, in Basel ebenso gross wie im Kanton Genf. Es ist zwar zuzugeben, dass die Anzahl der Aktionäre in Basel bedeutend unter derjenigen steht, welche in Genf zu finden ist, aber nichts desto weniger kann ich sagen, dass gewaltige Stöcke von Eisenbahnaktien in unsern grossen Bank- und Finanzinstituten untergebracht sind und dass die Aktionäre dieser Banken ein sehr grosses Interesse daran haben, ob die Bahnen so oder anders liquidiert werden müssen und ich kann sagen: der nationale Wohlstand von Basel ist mindestens so sehr in Frage gestellt wie derjenige von Genf, aber nichts destoweniger bin ich zu einem ganz andern Standpunkt gekommen als Herr Gavard und zwar nicht etwa deshalb, weil ich den finanziellen Interessen der Basler Kapitalisten und Finanzleute etwa roh und rücksichtslos gegenüberstände. Als ich die Botschaft des Bundesrates in Empfang nahm und Vergleichen zwischen den Berechnungen des Bundesrates und den Kursnotierungen vornahm, sah ich die Botschaft auch mit gemischten Gefühlen an. Es liegt mir ebenso wenig daran, wie Herrn Gavard, den Nationalwohlstand meines Kantons zu reduzieren und unsere Steuerkraft zu vermindern, allein trotz allem bin ich, wie gesagt, zu einem andern Resultat gekommen und ich muss gegen den Vorwurf, den Herr Gavard hier den Verstaatlichungsfreunden, resp. den Freunden der Vorlage entgegen geschleudert hat, dass sie Recht und Billigkeit verletzen und dass sie die Aktionäre förmlich erdrosseln wollen — dieser Ausdruck wurde nach meiner Erinnerung wörtlich so gebraucht —, gegen diesen Vorwurf muss ich entschieden protestieren. Ich stehe auf dem Standpunkt, dass ich sage: wenn wir einmal durchdrungen sind von dem Gedanken der Wünschbarkeit und der Notwendigkeit der Verstaatlichung unserer Eisenbahnen — und das ist ja auch Herr Gavard, wie er wiederholt ausdrücklich erklärt hat —, so haben wir nicht nur das Recht, sondern wir haben, wenn wir uns nicht zu Sachwaltern von Parteiinteressen und von Privatinteressen erniedrigen, sondern uns auf dem Niveau der Vertretung der Allgemeinheit der schweizerischen Eidgenossenschaft halten wollen, die heiligste Pflicht, für die

Preisbestimmung, überhaupt für den ganzen Rückkauf uns an die Konzessionen und an die Gesetze zu halten. Ich glaube, die Rechtsverletzung liege gerade auf der Seite derjenigen, welche an den Rückkaufsbestimmungen, speciell an den Bestimmungen, welche sich auf die Preisfestsetzung beziehen, zu gunsten der Aktionäre und zum Nachteil der Eidgenossenschaft irgendwelche Modifikationen vornehmen wollen und die behaupten, man müsse den Aktionären blindlings hundert Millionen mehr zur Verfügung stellen als was sie laut Konzession und Gesetz zu Gute haben.

Herr Python hat heute ausgeführt, es sei Alles nicht recht gerechnet und er hat sich auf eine Autorität berufen, welche zur Zeit geschrieben hat, da die deutschen Bahnen verstaatlicht wurden. Das fällt hier Alles nicht in Betracht. Wir haben keine rechtsphilosophischen Erörterungen vorzubringen und Erwägungen darüber zu machen, wie wohl die Rückkaufsfrage am besten geregelt werden könnte, wie wenn sie nicht schon da wäre. Sie ist eben da und die Bestimmungen der Konzessionen sind nun einmal massgebend. Man könnte ja seinerzeit auch einen andern Standpunkt eingenommen haben, aber man hat nun einmal diesen Standpunkt eingenommen und daran müssen wir uns halten.

Ich glaube, auch den Vorwurf der Unbilligkeit könne man uns nicht entgegenhalten. Recht und billig sind sonst zwei Begriffe, die sich im menschlichen Leben nicht immer decken, allein ich glaube, hier decken sie sich vollständig und zwar deshalb, weil ja jeder einzelne Aktionär beim Erwerb seiner Aktien ganz genau gewusst hat, dass der Bund zur bestimmten Zeit das Recht habe, zu den ganz genau aufgestellten Bedingungen den Rückkauf anzumelden und durchzuführen. Es hat also jeder Aktionär damit rechnen müssen, dass ihm diese Eventualität bevorsteht, dass der Bund einmal sein Recht in Ausführung bringe. So kann da so wenig von einer Unbilligkeit wie von einer Rechtsverletzung gesprochen werden. Auch der Kanton Freiburg und die andern Kantone, welche s. Z. Aktien erworben haben, haben ganz genau gewusst, dass der Bund das Rückkaufsrecht hat und dass er, wenn er es ausüben will, nicht genötigt ist, zu untersuchen, ob sie ihre Kapitalien zu 7 oder 8% aufgenommen haben, sondern dass die Bestimmungen, was zu entschädigen ist, in den Konzessionen niedergelegt sind. Ich glaube, wir seien ungerecht und unbillig, wenn wir unter diese Konzessionen gehen wollten, allein das will ja gar niemand. Die vorliegenden Berechnungen sind ja eben gerade auf Grund der Konzessionsbestimmungen gemacht worden. Und wenn man in Bezug auf die Interpretation oder die Anwendung einzelner Bestimmungen sich im Irrtum befunden haben sollte, was ich bis dahin noch bezweifle, so haben wir ja einen Richter, der, wie dies schon wiederholt betont worden ist, diesen Irrtum richtig stellt, einen Richter, glaube ich, dessen Unparteilichkeit in der Schweiz noch nie in Zweifel gezogen worden ist, und einen Richter, der bei einer Frage von der Bedeutung, um die es sich hier handelt, nicht ermangeln wird, Sachverständige ersten Ranges zu seiner Orientierung und Belehrung beizuziehen. In dieser Beziehung bin ich also vollständig beruhigt. Wenn ich mich auch, so sage ich mir, im Irrtum befinde, indem ich das, was der Bundesrat gerechnet hat, für richtig halte, so ist

doch eine Stelle da, die diesen Irrtum schon berichtigen wird. Uebrigens sollen die Herren uns doch auch sagen, in welcher Hinsicht diese Berechnungen unrichtig seien. Herr Gavard sass acht Tage mit uns in der Kommission und wir sprachen tagelang über diese Tabellen, aber er ist nicht im stande, zu sagen: in dieser oder jener Richtung ist die Berechnung unrichtig, der Bundesrat hat zu viel oder zu wenig gerechnet. Auch Herr Schmid, der in seiner doppelten Eigenschaft als Verwaltungsratsmitglied, wenn ich nicht irre, sogar verschiedener Bahnen und als luzernerischer Bankier doch gewiss in jeder Weise qualifiziert wäre, Irrtümer in den Rechnungen aufzudecken, wenn solche vorhanden wären, ist nicht darauf eingetreten, sondern hat nur leise Zweifel über die Frage der Minderwertberechnungen und dgl. laut werden lassen. Ich glaube, er, der Opponent, wäre in dieser Hinsicht der Berufenste, um positive Bemerkungen anzubringen, wenn eben etwas vorzubringen wäre. Ich habe hier die «Allgemeine Schweizer Zeitung» von Basel, das Organ der Finanzwelt. Ich sehe auch hier — es ist die heutige Nummer — in einem Artikel, dass der vom Bundesrat berechnete Reinertrag nicht bestritten werden kann, resp. dass ihn die Herren nicht bestreiten wollen. Die Rechnung wäre also richtig. In einem andern Passus wird aber ausgerechnet, dass die Entschädigungen 8 bis 10 % oder 80 Millionen höher zu stehen kommen werden, als die Botschaft sie vorsieht, allein die Begründung ist mir unverständlich. Ich will Ihnen den Passus vorlesen und wenn Sie mir denselben erklären können, so bin ich Ihnen dafür dankbar. Es heisst da: «Dagegen beharren wir darauf, dass der Bundesrat in einem Irrtum befangen ist, wenn er die Berechnung der Zinsen und der Amortisation auf die Rückkaufsbeträge bezieht, welche er laut der Botschaft den Eisenbahngesellschaften anzubieten gedenkt. Wir haben aus dem Studium der Akten die Ueberzeugung gewonnen, dass eine Erhöhung dieser Entschädigungen von 8—10 % nicht zu vermeiden sein wird. Wenn wir sie nur auf 80 Millionen veranschlagen, so wird die zum Zwecke der Erwerbung der Eisenbahnen erforderliche Summe nicht unter 1400 Millionen Franken bleiben.» Ich habe mir Mühe gegeben, dieses Rätsel zu entwirren, aber es ist mir nicht gelungen. Nun kann ich den Herren, die diese Zeitung bedienen, das Zeugnis ausstellen, dass, wenn es ihnen wirklich gelungen wäre, einen Irrtum aufzudecken, sie auch die Worte dafür gefunden hätten, die Jedermann verständlich wären, allein gerade aus dieser Undeutlichkeit schliesse ich, dass eben nichts gegen die Berechnungen vorzubringen ist. Und es handelt sich in diesem Artikel doch um ein Resumé aller finanziellen Einwendungen gegen die Berechnungsweise des Bundesrates.

Man berührt auch etwa den Kauf von Centralbahnaktien, den man vor einigen Jahren vornehmen wollte und wo der Bund Fr. 80 Rente per Aktie hätte bezahlen müssen. Der Unterschied zwischen jenem Ansatz und der heutigen Berechnung sei zu gross, und es sei nicht möglich, dass die Berechnung des Bundesrates richtig sei. Nun wird der Herr Referent der Kommission nicht unterlassen, in dieser Hinsicht vollständig klaren Aufschluss darüber zu geben, dass wir eben jetzt mit ganz andern Verhältnissen zu rechnen haben. Ich habe meinerseits die Ueberzeugung, es wäre nicht so gefehlt

gewesen, trotz der scheinbar grossen Differenz, welche zwischen dem damaligen und dem heutigen Preis zu Tage tritt, wenn man damals doch auf den Kauf eingetreten wäre. In Wirklichkeit wird die Differenz, wie der Herr Referent wahrscheinlich ausführlich darlegen wird, nicht so gross sein, wie sie auf den ersten Blick erscheinen mag. Und dann sage ich: abgesehen davon, sind ja gerade diejenigen Herren, welche immer sagen, man rechne zu niedrig, es gewesen, welche damals sagten: Ihr rechnet viel zu hoch. Heute nun macht man uns einen Vorwurf daraus, dass wir auf einen niedrigeren Betrag kommen. Indessen war, abgesehen hiervon, der Centralbahnaktienkauf ein Geschäft, das heute rechtlich absolut nicht mehr in Betracht kommt. Das Volk hat einen sehr dicken Strich durch jenen Handel gemacht, indem es erklärte, der Preis sei viel zu teuer. Also dürfen wir ihm jedenfalls nicht ein annähernd gleich teures Projekt vorlegen, wenn wir seine Sanktion erhalten wollen.

Ich sage: Einwendungen seriöser Art gegen die Richtigkeit der bundesrätlichen Berechnung habe ich bis jetzt nicht vernommen und ich glaube, wenn Herr Gavard die Anregung macht, man solle einfach hundert Millionen dazu legen, so seien das Sachen, die einfach undiskutierbar sind. Denn Herr Gavard kommt nicht auf Grund von Berechnungen, sondern rein willkürlich zu dieser Anregung. Ich habe es ausserordentlich bedauert und bedaure es heute noch, dass Herr Gavard, den wir doch sonst alle um seinen idealen Schwung beneiden könnten, hier so vollständig materiellen Anwendlungen unterlegen ist.

Was die Gründe für die Verstaatlichung anbetrifft, so will ich mich kurz fassen. Ich stehe voll und ganz auf dem Boden der Botschaft und dem Standpunkt, den Ihnen der Herr Referent der Kommissionsmehrheit auseinandergesetzt hat. Ich verspreche mir von der Verstaatlichung der Bahnen grosse Vorteile, gestützt auf meine Erfahrungen mit andern Staatsbahnen, schon für die Gegenwart, dann aber auch für die Zukunft mit Rücksicht auf jenen kritischen Moment in der Mitte des nächsten Jahrhunderts, wo unsere Nachbarstaaten freie Bahnen haben werden, während wir, wenn wir jetzt die Verstaatlichung nicht durchführen, mit einer grossen Schuldenlast belastet sein werden. Ich will mich des nähern hierüber nicht verbreiten, da dies schon wiederholt geschehen ist, allein ich glaube doch sagen zu sollen, dass diejenigen Herren, welche der Verstaatlichung jetzt entgegenarbeiten, wenn es ihnen gelingt, die Vorlage zu Fall zu bringen, eine grosse Verantwortung auf sich genommen haben. Ich möchte diese Verantwortlichkeit gegenüber unsern spätern Generationen unter keinen Umständen mit ihnen teilen. Ich würde mir sagen: lieber verschmähe ich das Zutrauen der finanzkräftigen Wählerschaft meines Kantons, als dass ich mich dem Vorwurf aussetzen möchte, den spätere Generationen gegen uns erheben könnten: Ihr habt nicht alles gethan, um unsern Handel und unsere Industrie auf die Mitte des Jahrhunderts mit dem Handel und der Industrie der Nachbarstaaten auf das gleiche Niveau zu bringen.

Sodann sage ich weiter: ein Geschäftskreis, der so tief in die allgemeinen Interessen des ganzen Volkes eingreift, wie speciell das Eisenbahnwesen, der darf nicht der Leitung von Privaten überlassen

werden, die dessen Schicksal bestimmen, sondern der gehört in die Hand des Staates. Das Eisenbahnwesen ist ja im Grunde genommen nichts anderes, als das Postwesen. Die Eisenbahnen sind Transportanstalten, wie die Post, nur sind sie viel wichtiger und bedeutender, haben einen viel grössern Umfang und es liegt mehr Kapital in denselben, aber im Prinzip, wie gesagt, sind diese beiden Dienstzweige des Verkehrs vollständig gleich. Und sind wir nun heute mit unserm Postwesen nicht zufrieden? Steht dasselbe nicht vollständig auf der Höhe? Sind wir damit nicht ebensogut oder noch besser daran als andere Staaten? Und das sogar bei einer Bureaukratie, wie sie in einem andern Zweige, der künftig verstaatlicht wird, kleinlicher kaum bestehen wird! Ich frage Sie: möchten Sie nun lieber, dass die Post, gerade wie es jetzt die Eisenbahnen sind, in den Händen von fünf bis sechs privaten Aktiengesellschaften liegen würde, glauben Sie wirklich, die Verhältnisse wären besser? Ich glaube, die Frage stellen heisst sie beantworten. So gut, wie die Post im einheitlichen Betrieb Vorzügliches leistet hat und im Interesse des ganzen Landes liegt, so gut wird das meines Erachtens auch einmal bei den Bahnen der Fall sein.

Vor der Milliardenschuld, die so gern als Schreckmännchen ausgespielt wird, habe ich auch keine Angst, geschweige denn, dass ich gar die Möglichkeit eines Ruins unseres Vaterlandes dahinter wittern könnte. So lange wir Verkehr haben in unserm Land, so lange drückt uns diese Schuld sicher nicht. Sind aber Gründe vorhanden, anzunehmen, dass dieser Verkehr einmal aufhören werde? Ich glaube nicht. Alle diejenigen, die in dieser Hinsicht so schwarz sehen, mögen doch die Statistik betrachten, und sie werden sehen, wie der Verkehr seit 50 Jahren von Jahr zu Jahr mit ganz geringen Unterbrechungen zunimmt und wie alles in der steten Steigung begriffen ist. Und da soll es nun plötzlich anders kommen? Ich halte das für unmöglich oder doch wenigstens für im höchsten Grade unwahrscheinlich. Die grössten Krisen können diesen Verkehr nicht stille stellen. Wir können Krieg haben, können das Schrecklichste durchmachen und unsere Unabhängigkeit verlieren — es werden immer Leute da sein und die Leute haben immer den Verkehr nötig. Das sieht man am besten an Elsass-Lothringen. Dieses Land ward stark durch den Krieg mitgenommen, aber nichts destoweniger hat es jetzt und hatte es schon bald nach dem Krieg einen bedeutend höhern Verkehr als es vorher aufwies.

Auch von einer socialpolitischen Umwälzung, die mir übrigens in keiner Weise wahrscheinlich erscheint, haben wir nichts zu befürchten, denn nach wie vor wird das Bedürfnis nach dem Güteraustausch sowohl im Innern des Landes als mit dem Ausland vorhanden sein.

Eine Gefahr für die Milliarde läge vor, wenn einmal Verhältnisse eintreten würden, die unsere ganze Kultur beseitigten. Allein wenn wir einmal soweit gekommen sind, dann wird uns diese Milliardenlast auch nicht mehr sehr drücken (Heiterkeit).

Von einem Gesichtspunkt aus könnte man vielleicht Bedenken gegen die Verstaatlichung haben, ich meine von dem, dass man sagen kann: in unserer Zeit sind derart permanente Fortschritte in der Technik zu konstatieren, dass wir einmal ris-

kieren müssen, dass ein Grossteil der gegenwärtigen Eisenbahneinrichtungen und -Materialien, die zu dem und dem Preise in den Bilanzen stehen, vollständig unter das alte Eisen geworfen werden müssen. Und in der That scheint gerade gegenwärtig unserer Lokomotive der Krieg erklärt zu werden und scheint man sehr ernsthafte Untersuchungen zu machen, ob nicht die Dampflokomotive durch eine elektrische Lokomotive ersetzt werden soll. Es scheint, wie ich heute in der Zeitung gelesen habe, das so gemacht werden zu wollen, dass Dampf und Elektrizität auf derselben Maschine vereinigt wird, dass der Dampf aber nicht mehr als Bewegungskraft für die Räder benützt, sondern dass er nur zur Erzeugung der elektrischen Kraft verwendet wird und dass diese die eigentliche Zugarbeit übernimmt. Bei dieser Kombination würde nicht nur eine viel grössere Schnelligkeit — 100 km per Stunde — erreicht, sondern die Triebkraft wäre thatsächlich eine viel grössere, wenn ich nicht irre doppelt so gross, wie wenn der Dampf allein zu Zugzwecken verwendet wird. Mit derartigen Eventualitäten haben wir zu rechnen und wenn einmal andere Staaten diese Verbesserungen eingeführt haben werden, werden wir auch folgen und den Wert unserer Lokomotiven unter Umständen in unserer Rechnung ganz streichen müssen. Allein das sind schliesslich Sachen, die das Ganze nicht beeinträchtigen können. Ich glaube, das Eisenbahnwesen werde kaum in nächster Zukunft durch irgend etwas Anderes ersetzt werden. Wir setzen uns gegenüber unsern spätern Generationen keinem Vorwurf aus, wenn wir auf die bestehenden Verhältnisse abstellen und auf Grund derselben unsere Massnahmen und Handlungen gestalten.

Dazu kommt für mich noch in Betracht, dass der gegenwärtige Moment für den Rückkauf ausserordentlich günstig ist. Wenn wir diesen Moment verpassen und weitere 15 Jahre zuwarten wollen, so werden dannzumal der Rechnung jedenfalls andere Betriebserträge zu Grunde gelegt werden müssen, als das heute noch der Fall ist. Gerade gestützt darauf sage ich: nehmen Sie, wenn Sie auch selbst nicht dafür sind, wenigstens dem Volke die Gelegenheit nicht, seinerseits seine Rechte zu wahren, wenn es gewillt ist, das zu thun.

Die Bedenken über die Gefahr, die darin liegen soll, dass unsere Rententitel und Obligationen zum Teil ins Ausland wandern, kann ich ebenfalls nicht teilen. Ich glaube, es sei besser, die Rententitel und Obligationen liegen dort als die Aktien. In dieser Beziehung bin ich anderer Ansicht als Herr Schmid. Die Aktien geben den Aktionären das Recht, in die Sache hineinzureden, die Verwaltungsräte zu wählen und abzusetzen, von denen wiederum die Leiter der Bahn bestellt werden. Die Aktionäre haben einen Einfluss auf die Bahn, aber welchen Einfluss die Obligationäre im Ausland sollten ausüben können, sehe ich an meinem Orte nicht ein.

Und nun gestatten Sie mir noch ein kurzes Wort in Bezug auf die fleissig ausgearbeitete Rede, die Herr Wirz gestern gehalten hat, in Bezug auf einen Punkt, der von meinen Vorrednern noch nicht widerlegt worden ist. Wenn ich auf diesen Punkt noch zu sprechen komme, geschieht es nicht etwa deshalb, weil ich befürchtete, Herr Wirz hätte irgend jemand aus unserm Rat überzeugen können, sondern lediglich deshalb, weil ich nicht haben möchte,



dass im späteren Abstimmungskampfe gesagt werden kann, es sei das und das behauptet worden, ohne dass es aus der Mitte der Versammlung widerlegt worden sei, es sei somit stillschweigend als richtig zugestanden worden. Herr Wirz sagte gestern, allerdings mit schönern Worten als ich dies wiederholen kann: Warten wir noch fünfzig Jahre, in fünfzig Jahren sind die Konzessionen abgelaufen und da haben wir freie Hand, da können wir mit den Eisenbahnen machen, was wir wollen; was wollen wir uns eine Milliarde Schulden auferlegen, wobei wir doch nichts anderes erreichen, als in sechzig Jahren das, was wir durch Bezahlung einer Milliarde in 50 Jahren schon haben können? Dem muss widersprochen werden. Es ist ja allerdings richtig, dass die Konzessionen in etwa 50 Jahren abgelaufen sein werden, allein vollständig unrichtig ist, dass dann der Staat vollständige Verfügungsfreiheit über die Bahnen erlange. Wir würden uns eines gewaltigen Unrechts an den Inhabern der Konzessionen schuldig machen, wenn wir diesen Standpunkt einnehmen wollten. Im Gegenteil, wenn wir nach Ablauf der Konzessionen zurückkaufen wollen, so sind nach meiner Ueberzeugung viel grössere Preise zu zahlen, als wie sie dormalen bezahlt werden müssen und zwar einfach deshalb, weil für den Rückkauf jetzt die Konzessionsbestimmungen, die dem Staat günstig sind, in Anwendung gebracht werden können, während nach Ablauf der Konzessionen diese Bestimmungen nicht mehr Kraft haben und wir daher den Wert wie er vom Richter nach eigenem Ermessen festgestellt wird, bezahlen müssen.

Ich stimme also aus voller Ueberzeugung nicht nur für Eintreten, sondern auch für die Verstaatlichung der Bahnen.

**Präsident:** Nachdem nun alle Mitglieder der Kommission gesprochen haben, eröffne ich die allgemeine Diskussion und ich erteile das Wort Herrn Isler.

**Isler:** Wie Sie aus dem Munde des Herrn Präsidenten hören, bin ich der erste Redner aus der Mitte der Versammlung, der nicht in der Kommission gesessen hat, und da sollte man eigentlich meinen, dass jetzt der zweite Teil der Sitzung beginne. Gleichwohl habe ich, wie mein Herr Vorredner, die Ueberzeugung, dass es eigentlich nicht mehr viel nützt, zu reden. Die Meinungen sind gemacht und ich für meine Person denke entfernt nicht daran, irgend jemand zu bekehren, vielmehr ergreife ich das Wort nur, um mein Votum zu begründen, denn es will mir scheinen, dass mit der Abstimmung über die Eintretensfrage nicht alles gesagt sei. Man stellt eigentlich eine doppelte Frage an uns, eine Frage, über die abgestimmt wird, und eine Frage, über die man nicht abstimmt. Das eine der beiden in Frage kommenden Dinge ist der Gesetzesentwurf, das andere ist die Botschaft oder das Verfahren, das der Bundesrat bei der Verstaatlichung einzuschlagen gedenkt. Ich möchte über beides einige Worte sagen.

Ich beginne mit dem Gesetzesentwurf, mit der Frage der Verstaatlichung. Ich werde dabei jeden

Redensarten und Schlagworten fernbleiben, seien sie politischer oder wirtschaftlicher Natur. Die Frage ist von so enormem Umfange und bedeutet für uns eine so grosse Verantwortlichkeit, dass ich denke, wie jeder hier, nur nach meinem Gewissen zu reden. Da will ich sagen, dass ich seit Jahren ein überzeugter Anhänger der Verstaatlichungsidee bin. Ich bin es nicht von einem Tag auf den andern geworden, aber ich bin darin immer mehr befestigt worden und es mag für den einen oder andern in diesem Saal nicht ganz ohne Interesse sein, zu hören, wie es mir dabei gieng.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Schweiz ist ein Werk, das grosse Konsequenzen haben wird, es bedeutet in politischer Beziehung ganz sicher eine grosse Aenderung und eine grössere noch auf sozialem Gebiet, und ich begreife ganz gut, dass man seine Bedenken dagegen haben kann. Die Vergangenheit und die Gegenwart sind dem Menschen sicher, die Zukunft ist ungewiss, und man pflegt nicht zu Schritten hinzudrängen, die von dem Sichern ins Ungewisse führen. Ich selber bin, das weiss man ja, auch kein Heissporn und ich gebe ohne Weiteres zu, dass von Opponenten manches wahre Wort über die Folgen des Schrittes gesagt worden ist, und ich habe mit manchen Gründen, die geäussert wurden, persönlich kämpfen müssen, um sie zu überwinden. Aber das Resultat war schliesslich das, das ich Ihnen sagte. Es haben nur zwei Momente bei mir den Ausschlag gegeben, aber diese Momente waren von siegreicher Kraft. Ich gehöre nicht zu denen, welche meinen, bis dahin sei alles schlecht gewesen und künftigt werde alles gut sein. Man mag sich da im einen und andern zu viel versprechen. Ich gebe ja zu, dass dieses und jenes sicher besser werden wird — und das wird ein erfreulicher Fortschritt sein — aber bei diesem und jenem wird der Fortschritt ausbleiben, wird es bleiben, wie es ist. Und manches war jetzt schon gut und anerkennenswert. So ganz vermag ich auch an die finanziellen Erfolge der Bundesbahnen, wie sie hier gezeichnet worden sind, nicht zu glauben. Ich gebe zu, die Bahnen werden für den Bund kein schlechtes Geschäft sein. Ich glaube, sie werden sich erhalten und es wird gelingen, sie nach und nach zu amortisieren, aber weiter vermag ich nicht zu gehen. Man darf doch die ausnahmsweise Stellung nicht vergessen, die unser kleines Land im Konkurrenzkampf mit dem Ausland einnimmt, dann die ausnahmsweisen Verhältnisse, in denen wir leben und die Schwierigkeiten, die unsere Regierung dem eigenen Lande gegenüber in Bezug auf die Betriebsweise und die Betriebsergebnisse haben wird. Ich glaube auch nicht, dass die soziale Bewegung, in die meines Erachtens die schweizerischen Eisenbahnangestellten zweifellos eingetreten, sei es ihnen bewusst oder nicht bewusst, mit dem Uebergang der Bahnen an die Eidgenossenschaft einfach aufhören werde. Ich habe darüber andere Gedanken. Ich weiss nicht, ob, wenn die Bewegung ihren Fortschritt nimmt, es dann genügen wird, wenn, wie Herr Ritschard gemeint hat, ein Pflichtenheft aufgerollt wird, und ob man vor dem Pflichtenheft stillbesteht. Allein ich sage mir: in solchen Stunden der Gefahr ist der Staat sicherer und kräftiger und eher im Stande, es beim Recht bleiben zu lassen und gegen die Verletzung des Rechtes aufzutreten, als eine Bahngesellschaft dies im Stande

wäre. Der Staat steht auch einwandsfreier da, als eine Bahngesellschaft.

Ich sagte schon: für mich sind zwei Momente entscheidend, das eine ist ein ideelles, das andere ein wirtschaftliches. Das ideale Moment ist sehr einfacher Natur. Es geht mir bei den Eisenbahnen, wie es mir bei der Bankfrage gegangen ist. Ich habe bei der Bankfrage gesagt: Die Banknote ist thatsächlich unser Geld geworden und das Geld gehört in die Hände des Staates, nicht in die der Privaten und deshalb habe ich für meine Person dem Streit über die Systeme den Rücken gekehrt und dieser Frage ins Gesicht gesehen und da mein Urteil gebildet. So geht es mir auch hier. Die Eisenbahnen sind, wie man ja schon oft und immer mit Recht gesagt hat, unsere Strassen, sie sind die unentbehrlichen Lebensadern für unsere Städte und Dörfer, sie sind in eminenten Weise öffentliches Gut des Landes geworden und deshalb gehören sie in die Hand des Staates. Und so gut man das Posthorn von einem Thurn- und Taxischen Postillon nicht mehr hört, so gut diese Zeiten längst vorbei sind, so wird auch die Zeit für die Eisenbahnen kommen, wo die Privatlokomotive eine Erscheinung ist, von der man als einer geschichtlichen redet. Die allerersten Rechtsbücher sagten, die Strasse gehöre dem König, und unsere Ahnen und Vorfäter sprachen von Reichsboden. Nun wohl. Hier ist ein grosses Stück Reichsboden, der des Momentes harret, wo er wieder mit dem Reich, ich meine mit dem Staat vereinigt wird.

Nun das wirtschaftliche Moment. So sehr ich zugebe, dass es ein grosses Wagnis ist, diese finanziell schwer belastete, unsichere, auf jeden Fall weitgehende Organisation von den Schultern, die jetzt sie getragen, auf diejenigen des Staates zu laden, der sich erst noch auszuweisen hat, wie es ihm damit geht — viel beängstigender ist es für mich, zu wissen, dass ein so grosser, gewaltiger Teil des Nationalvermögens der Schweiz in diesen Zeiten, die sich social ernster und ernster gestalten, in den schwachen Händen der Privatgesellschaften bleibt, wo er all den Zufälligkeiten und Gefahren ausgesetzt ist, die mit Privatgesellschaften verbunden sind, während der Staat, wenn er auch nicht ausserhalb der Gefahren steht, ein starker und mächtiger Träger ist, in dessen Reich die Interessen nicht so nackt hervortreten können und ich hoffe: nicht so nackt hervortreten werden, wie es mit der Privatwirtschaft verbunden ist.

Diese beiden Gründe bewegen mich, für Eintreten zu stimmen und für die Verstaatlichung einzutreten.

Ich komme nun noch zur zweiten Frage, über die man unsern Ratschlag verlangt, zur Frage des Verfahrens, der Grundsätze, die in der Botschaft des Bundesrates niedergelegt sind. Und auch hier spreche ich mit vollem Freimut, ohne Redensarten, ich möchte sagen: ich spreche für mich selbst, um mein Gewissen zu erleichtern. Meine Herren, ich kenne keine fremden Interessen, die ich hier zu vertreten habe, es haben mich nicht Verwaltungen in den schweizerischen Ständerat abgeordnet, sondern der Grosse Rat meines Kantons und Sie kennen mich genug, als dass Sie die Worte, die ich jetzt brauche, missdeuten werden.

Ich habe als stiller Beobachter der Angelegenheit — denn ich stand ja dieser Aktion vollstän-

dig fern — von Anfang an und mehr und mehr die Wahrnehmung gemacht, dass der Weg, den man einschlagen will, nicht in allen Teilen richtig ist. Ich sage es mit einem Wort: ich habe zu wenig Staatsmänner gesehen und zu viele Rechner. Missverstehen Sie mich nicht. Ich will nicht, dass die Schweiz den Aktionären, den Eigentümern der Bahnen mehr bezahle als was ihnen gehört, aber ich kann meinerseits nicht dazu stimmen, dass ihnen weniger bezahlt werde als ihnen gehört. Und wenn ein zweifelhaftes Grenzgebiet da ist, so glaube ich, sei es in der Rolle des Staates, diese Fehlerquelle eher auf sich zu nehmen, als dass er sie den Privaten, von denen er ihr Eigentum verlangt, zuschiebt. Ich sage alles sine ira et studio. Aber es hat mich doch eigentümlich berührt, dass man uns lange Zeit immer erklärt hat, der konzessionsmässige Rückkauf sei nicht möglich, er sei zu teuer. Man hat es dann mit dem freihändigen Rückkauf an verschiedenen Orten versucht und man hat dabei Preise bezahlt, die uns von den Behörden ausgerechnet worden sind, und auf die wir uns verlassen haben. Ich habe s. Z. den Ankauf der Centralbahn, weil ich damals schon ein Freund der Verstaatlichung war, vor der Oeffentlichkeit, soweit es in meinen Kräften lag, verteidigt, obschon ich fand, der Preis sei etwas hoch. Und jetzt, was geschieht? Zwischenhinein war die Expropriationsinitiative gekommen. Man hatte gesagt: auf anderem Wege geht es nicht, konzessionsmässiger Rückkauf ist zu teuer, freihändiger Rückkauf heliebt nicht und die Eisenbahnen müssen wir doch haben, also greifen wir zur Enteignung. Aber nun hat es auf einmal geheissen: wartet noch, wir rechnen und die Rechnung fällt befriedigend aus. Und die Rechnung ist so befriedigend ausgefallen, dass den Initianten die Waffe aus der Hand fiel und sie sich jedenfalls selber sagten, mit diesem Ergebnis kann jedermann zufrieden sein. Ich wäre es auch, wenn ich zu sehen vermöchte, dass dabei keine Irrtümer vorgekommen sind und dass man dabei keinerlei Grundsätze des Rechtes in Mitleidenschaft gezogen hat. Aber das vermag ich nicht. Ich habe die Sache für mich genau geprüft und ich bin der Meinung, dass man sich gewissen Orts in Irrtümern bewegt und dass diese Irrtümer zur Folge haben werden, dass sich der Rückkaufspreis erheblich höher gestaltet, als diese ersten Rechnungen lauten. Ja gewiss, es ist der Richter, der schliesslich entscheidet und die Aktionäre können sich nicht beklagen. Jetzt wird nicht abgestimmt über den Rückkaufspreis, und wenn Irrtümer vorgekommen sind, so kann sie der Richter beseitigen. Ganz einverstanden! Aber ich glaube, der Ton der Botschaft habe dieser Auffassung nicht entsprochen. In der Botschaft wurde fast wie mit Gesetzeskraft erklärt: die Preise sind richtig, es kann gar nicht fehlen. Da ist man zu weit gegangen. Man hat mir privatim gesagt, in einem Kreise sei die Aeusserung gefallen, es können die Irrtümer oder Fehler höchstens 5% ausmachen. Ich bewundere diese Zuversicht, aber ich kann sie nicht teilen. Da ist nun eine Verwirrung in den Gemütern entstanden, die sich selbst in diesen Ratssaal hineingetragen hat, die Meinung, dass nun wirklich mit dieser Botschaft das letzte Wort gesagt sei, dass sich die Eigentümer der Bahnen einfach mit dem zu begnügen hätten, was ihnen die Botschaft gebe. Das ist nicht der Fall. Es ist schon erklärt

worden und ich brauche es nicht zu wiederholen: der Richter, der unparteiische, ist noch da, und wenn man sich nicht verständigen kann, so wird er entscheiden und niemand wird in seinen Rechten verletzt. Aber anderswo denkt man anders darüber und ich glaube nicht, dass es unserm nationalen Ruf genützt habe, dass man in der Botschaft diese positiven Ziffern und Erklärungen gegeben hat. Ich bestreite niemand den guten Glauben und ich anerkenne, dass jeder zum Wohl des Landes zu schaffen gewillt ist. Aber ich hätte da mehr Zurückhaltung gewünscht. Glauben Sie nicht, dass es nur Spekulanten und Börsianer im Ausland waren, die den Stab darüber gebrochen haben. Fragen Sie Schweizer im Ausland und solche, die mit ihm verkehren. Dort ist das Gefühl entstanden, dass man den Aktionären nicht geben wolle, was ihnen gehört. Das ist ein entschiedener Irrtum, daran hat niemand gedacht, das ist Niemandes Meinung, aber die Verwirrung ist da und sie ist dadurch entstanden, dass man in dieser Beziehung nicht zurückhaltender war.

Ich habe mich in diesen Tagen schon manchmal des Wortes unseres sel. Ruchonnets erinnert. Als es sich um die Nationalbahnangelegenheit handelte, da war in Frage, ob die Obligationentitel, die die Garantiestädte ausgegeben hatten, von diesen mit Hilfe der Unterstützung des Bundes voll zurückzahlen seien oder zum Kurswert und da hat Ruchonet das Wort gesprochen, das mir jungem Mann das Blut in die Wangen trieb und mir unvergesslich ist. Er sagte: wir wollen dafür sorgen, dass unsere Söhne und unsere Enkel einmal erhobenen Hauptes nach Heidelberg gehen können. Warum sprach er von Heidelberg? Weil die Universität solche Titel in ihren Portefeuilles hatte. Wir wollen an das Wort denken. Ich bin nicht der Meinung, dass die Schweiz etwas zahlen soll, was sie nicht schuldet, dafür sind unsere Gelder nicht da, aber wir wollen nicht zu sehr rechnen und nicht zu sehr an all' das glauben, was in diesen Formeln und Voraussetzungen des Bundesrates steht. Nein, wir wollen auch etwas fühlen und den Handel so erledigen, dass der mit der Würde unseres Landes vereinbar ist.

Ich verlange nun noch zu einem Punkt, der mir in Bezug auf die Eintretensfrage schon etwas mehr Bedenken gemacht hat, als die Punkte, die ich bisher besprach und bei denen es sich mehr um Missverständnisse handelt. Ich komme dabei auf die Zugeständnisse zu reden, die man von verschiedenen Seiten verlangt und speciell komme ich auf den Simplon zu sprechen. Ich nehme dem Simplon gegenüber absolut keine feindliche Stellung ein, ich begreife die Abgeordneten der Waadt ganz gut, dass sie das verlangen, was sie verlangen. Aber ich sage mir: Sie mögen die Formel formulieren, wie Sie wollen, und Sie mögen dem Volke lange erklären, dass der Simplon gesichert sei, dass die Jura-Simplon-Bahn den Bau übernommen habe und dass mit dieser Bahn auch diese Verpflichtung des Baues auf den Bund übergehe, — so wird man eben doch in manchen Kreisen des Volkes sagen, es sei einseitig, dass man nur diesen helfe und nicht auch andern. Es giebt Bahnen, die gar nicht ins Netz einbezogen sind und die, wie ich denke, herzlich gern mit der Verstaatlichung einverstanden wären, weil sie sich kaum auf dem Damm zu halten vermögen. Es giebt andere Bahnen, von denen man schon längst

spricht, die ihrer Ausführung harren und diese werden sagen: dort wird entsprochen, bei uns entspricht man nicht. Es wird darum fraglich sein, ob diese Konzession an die Simploninteressenten, wenn sie auf der einen Seite dem grossen Gegenstand der Verstaatlichung Freunde schafft, nicht auf der andern Seite ihm auch Freunde entzieht. Ich hätte ja speciell als Aargauer die Berechtigung, von Konzessionen zu sprechen. Ein aargauischer und zürcherischer Gegenstand — die Nationalbahn — ist ja in den Motiven eng verknüpft mit der Verstaatlichung. Man weiss zwar noch nicht, wie die Nordostbahn zurückgekauft wird und welches Verfahren man dabei einschlägt. Aber gesetzt den Fall, es wird das Verfahren verfolgt und durchgeführt, wie es der Bundesrat so viel wie in Aussicht stellt, so würde die Nationalbahn gegen die Erlegung desjenigen Betrages an den Bund übergehen, den die Nordostbahn seiner Zeit beim Liquidationsankauf bezahlt hat, die vielen Millionen, welche die Garantiestädte und die Kantone eingebüsst haben, würden dem Bund einfach in den Schoss fallen, während, wenn die alte Gesellschaft noch da wäre, der ursprüngliche Anlagepreis bezahlt werden müsste. Da könnte es uns Aargauern und den Zürchern auch einfallen zu sagen: man hat uns mit dem Gesuch um eine kleine Zinsreduktion unwirsch empfangen und jetzt, wo das und das geschieht, wo dieser sich meldet und jener und wir auch bei der Verteilung der Erde sein möchten, jetzt sollen wir zurücktreten? Aber trotzdem müsste ich es — denn ich bin kein Freund des Marktes — ablehnen, solche Bedingungen an eine grosse Frage zu knüpfen. Ich habe diese Sachen nur berührt, um Ihnen zu zeigen, wie man darüber denkt und diese Dinge werden bei der Volksabstimmung ihre Rolle spielen.

Ich will nicht weitläufiger sein. Ich erkläre nochmals, wenn ich auch da und dort Bedenken habe, nicht wegen der prinzipiellen Frage, sondern wegen des Weges, den man eingeschlagen hat, so stimme ich doch für das Eintreten und für die Verstaatlichung. Ich bin überzeugt davon, sie ist geboten, und über kurz oder lang müsste sie kommen und darum sollte man den Moment nicht verpassen, nachdem er einmal da ist. Ich habe für mich die Ueberzeugung, aber ich spreche sie auch als Wunsch aus, es möchte dabei so verfahren werden, wie ich gesagt habe, dass man schliesslich erklären kann: die Eidgenossenschaft ist nicht freigebig gewesen, aber sie hat sich wohl gehütet, irgendwie in Rechte, die wirklich vorhanden waren, einzugreifen. Ich habe alles Zutrauen in die Rechtlichkeit unserer Behörden und in die Unparteilichkeit unserer Gerichte, und diese sind mir die Garantie dafür, dass es so kommen wird. Jede grosse Frage hat ihre Peripetie, sie hat ihre Gefahren und Wendungen. Wer nur darauf sehen will und über jeder schwierigen Wendung, die die Sache nimmt, den Mut und den Glauben verlieren will, der bringt es zu nichts, er ist in keinem Falle einer grossen Stunde gewachsen. Zu dieser Stunde thue auch ich, ohne Rücksicht auf die Verhältnisse, rein nur meinem Gewissen folgend, den Schritt, dass ich mit Ueberzeugung für die Verstaatlichung votiere und nur beifüge: möge diese auf eine Weise erfolgen, die uns allen zur Ehre gereicht.

**Remedi:** Am Schlusse dieser staatspolitisch höchst wichtigen Debatte werden Sie mir zur Erleichterung meines politischen Gewissens nur einige Worte gestatten. Drei Momente sind es, die uns ebenfalls bestimmen, gegen das Eintreten auf die den Rückkauf der schweiz. Hauptbahnen betreffende bundesrätliche Botschaft zu votieren und den Antrag der Minderheit der Kommission zu unterstützen.

In erster Linie setzt sich die Botschaft nach meiner Anschauung zu leicht über die konstitutionelle Frage hinweg, indem der fragliche Verfassungsartikel 23 dem Bund nur die Kompetenz der Errichtung öffentlicher Werke im Interesse und auf Kosten der Eidgenossenschaft gestattet, während es sich hier im gegebenen Fall offenbar nicht um die Errichtung öffentlicher Werke handelt.

Dagegen will der Bund sich das Recht des Ankaufs bereits errichteter und funktionierender industrieller Werke zu deren Exploitation vindizieren, nach welcher bundesrätlichen Auslegung des Verfassungsartikels 23 der Bund auch jede Fabrik expropriieren könnte. Dieses Recht wird ihm von der Verfassung nirgends eingeräumt und kann er sich den ihm zustehenden Attributen nicht ohne Genehmigung des Volkes und der Kantone noch neue hinzufügen, zumal ihm laut Verfassungsartikel 26 weder das Recht, Eisenbahnen zu bauen noch solche zu erwerben, sondern lediglich dasjenige der diesfälligen Gesetzgebung vorbehalten wird.

Ich halte demnach dafür, dass es, einerseits sowohl im Hinblick auf die verschiedenen Interpretationen, welche die Verfassungsartikel 23 und 26 Mangels einer klaren und positiven Bestimmung erleiden, als andererseits in Anbetracht der finanziellen Tragweite des Rückkaufes schon aus Gründen einer wohlverstandenen politischen Moral vindiziert sei, das Schweizervolk vorerst darüber anzufragen.

Das zweite Moment, an dem ich mich stosse, beschlägt eben die finanzielle Frage und die von der Botschaft befürwortete Notwendigkeit der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen.

Eine Milliarde soll die Schweiz bezahlen, um den Rückkauf der fraglichen Eisenbahnen zu bewerkstelligen, oder mit andern Worten eine Schuld von Fr. 345—350 per Kopf jedes Einwohners kontrahieren! Nach meinen Begriffen lässt sich ein derartiges Vorgehen dormalen umso weniger rechtfertigen, als wir nach den letzten statistischen Mitteilungen für ungefähr 300 Millionen Franken jährlich mehr an Waren importieren, als wir solche exportieren, woraus die Schwäche unserer wirtschaftlichen Zustände zur Genüge erhellt.

Diese 300 Millionen müssen bezahlt werden, es hat uns zwar noch kein Statistiker gesagt, wie solche bezahlt werden; allein selbstverständlich ist es, dass wir zum Ausgleich schon unsere Ersparnisse angreifen müssen.

Solange die ausländischen Kapitalisten nur Papiere von Privateisenbahngesellschaften besitzen, können sie der Schweiz als Staat nichts anhaben, indem unser Staatskredit in keiner Weise alteriert wird und der Bund den Privatgesellschaften gegenüber bereits die ausgiebigsten Kompetenzen besitzt.

Er hat sich schon in dem Verwaltungsrat derselben durch 15 eigene Repräsentanten vertreten lassen; ihm sind dormalen die Privatgesellschaften zur jährlichen Rechnungsablage verpflichtet; er befiehlt über die Einführung neuer Kurse, über die Brücken, den

Oberbau, die Bahnhofbauten; ferner befiehlt er endgültig über das Tarifwesen und endlich steht ihm bei eventueller diesfälliger Renitenz das absolute Recht des Konzessionsentzuges zur Verfügung. Offenbar ist die Situation, dass der Staat befiehlt ohne einen Centime daran zahlen zu müssen, eine äusserst glückliche zu nennen.

Unter diesen Voraussetzungen kann von der in der Botschaft diskutierten Notwendigkeit der Verstaatlichung im Ernste wohl nicht die Rede sein, wenn man überdies noch bedenkt, dass höchst wahrscheinlich schon nach 10 Jahren der Wert der fraglichen Eisenbahnlinien durch die eminente Konkurrenz der für den Betrieb weit billigeren elektrischen Bahnen, welche sich dormalen auswärts bereits manifestiert, bedeutend reduziert werden dürfte.

Nachdem bei uns in der Schweiz glücklicherweise das Prinzip des Privatbaues zur Geltung gelangte, die Privatgesellschaften mit Millionen-Verlusten uns zu einem Eisenbahnnetz verholfen haben, das der Bund niemals zu erstellen im Falle gewesen wäre, ist heute die gedachte Verstaatlichung um so weniger vindiziert, als durch die Kontrahierung der Milliardenschuld der schweizerische Kredit recht gefährdet wäre, indem die Schweiz eben als Staat von den ausländischen Kapitalisten absolut abhängig würde.

Solche Abhängigkeit hätte namentlich für den Kriegsfall die schlimmsten Folgen. Wenn der Eisenbahnverkehr für Güter und Personen stockt und wir sowohl für Militär, als für die Zurückzahlung der Eisenbahnschuld gleichzeitig Geld haben sollten, alsdann würde den ausländischen Geldmächten der Kamm wachsen, die uns anno 1870 bis 20 und mehr Prozent für Anleihen verlangten.

Indem ich in dritter Linie auf das politische Moment zu sprechen komme, muss ich gestehen, dass mir die vorliegende Frage der Verstaatlichung stetsfort als der Doppelgänger der Staatsbank erschienen ist, da nach meiner Anschauung die gleichen politischen Gründe, die gegen die Staatsbank den Ausschlag gaben, noch in höherem Mass die Verstaatlichung negieren.

Als der rote Faden, der beide Fragen durchzieht, qualifiziert sich vorerst die gefährliche, dem Staate aufzubürende absolute Verantwortlichkeit, vor welcher das Volk namentlich zurückschreckt.

Dann hat es mit vollem Recht einen grossen Respekt vor der Vermehrung der zur Stunde schon bedeutenden Bureaukratie, welche mit den 25,000 Eisenbahnangestellten einen imponierenden Zuwachs erhalten würde, der unserer Exekutive zur Verfügung gestellt werden sollte. Dass einem solchen vom Bundesrate auf je drei Jahre zu wählenden Beamtenapparate mit seinem Anhang gegenüber das Volksreferendum, die Grundlage unserer Demokratie, bei den wichtigsten Staatsfragen rein illusorisch würde, liegt auf der Hand.

Ja es erhielt dieses bureaukratische Element, beiläufig bemerkt, nach dem Antrag der ständerätlichen Kommissionsmehrheit noch dadurch eine Stärkung, dass aus politischen und nicht aus volkswirtschaftlichen Gründen die Zahl der Kreissitze und damit die Kosten der Verwaltung vermehrt würden, welcher letztere Umstand eine Verläugnung der ökonomischen Grundsätze involviert, die für die Verstaatlichung sprechen.

Desgleichen erblicke ich in dem ferneren Kommissionsantrag der Vermehrung der Verwaltungsratsmitglieder von 39 auf 53 eine kostspieligere und nur scheinbar zur Gewährung einer Vertretung der Kantone und Halbkantone eingeführte Modifikation, indem die Wahl der 25 fraglichen Kantonsvertreter dem Eisenbahnrat übertragen ist, der als herrschende Partei ihnen dieselben oktroierte.

Davon abgesehen halte ich ferner dafür, dass der bekannte letzte Streik der Nordostbahnangestellten dem Schweizervolk einen unmissverständlichen Fingerzeig gegeben habe, wessen es sich als Inhaber der Eisenbahnen zu versehen hätte.

Es liegt die Eventualität nahe, dass nach dem französischen Sprichwort «l'appétit vient en mangeant» die Eisenbahnarbeiter nach dem Rückkauf bei ihrer bekannten Organisation neuerdings einen Streik zur Beanspruchung der ungleich höhern Löhne der übrigen eidgenössischen Angestellten inscenieren dürften.

So lange der Bund als dritter Unbeteiligter figurierte, konnte das Eisenbahndepartement mit Erfolg als Schiedsrichter intervenieren. Allein wenn der Streik gegen dasselbe, resp. gegen den Bund ge-

richtet werden sollte, wer hätte sich dann als Schiedsrichter aufzuspielen?

Es wäre niemand da! Und gerade dieser bedenkliche Umstand sollte im Hinblick auf den Streik jeden zur Erkenntnis bringen, dass die Verstaatlichung nicht zu wünschen sei und dass der Bund, wie bereits von vielen Blättern diskutiert wurde, bleiben soll was er ist: Oberste Kontrollbehörde, wenn auch mit verschärften Kompetenzen.

Es ist diese Stellung für den hohen Bundesrat eine um so mehr vorgeschriebene, als er, wofern der Bund nur Inhaber einzelner Hauptbahnen wäre, die Integrität als Kontrollbehörde den anderen gegenüber verlieren würde. Ich habe geschlossen.

**Präsident:** Es ist nicht anzunehmen, dass wir heute Vormittag mit der Eintretensfrage zum Schluss gelangen können. Deshalb gedenke ich, auf heute eine Abendsitzung anzuordnen, wenn Sie damit einverstanden sind, und hier die Beratung abubrechen.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	313-340
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 800

Amtliches  
stenographisches Bülletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 18

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. Juni 1897, nachmittags 4 Uhr. — Séance du 18 juin 1897, à 4 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung der Diskussion über die Eintretensfrage. — Suite de la discussion sur l'entrée en matière.  
(Siehe Seite 313 hievor. — Voir page 313 ci-devant.)

**M. Berthoud:** Après tout ce qui a été dit sur la grosse question qui nous occupe, je n'ai pas la prétention de la discuter sous toutes ses faces, mais sur quelques points seulement.

Je commencerai par la proposition de l'honorable M. Gavard. Je suis d'accord avec lui sur plusieurs des choses qu'il nous a dites, mais je diffère d'opinion sous d'autres rapports. Je crois comme lui que les estimations du message sont bien au-dessous de la valeur réelle des actions des différents chemins de fer, tout au moins de plusieurs d'entr'eux. Il aurait mieux valu ne pas tomber dans ces exagérations qui ont produit un effet déplorable sur l'opinion publique et aliéné beaucoup de voix au rachat. Je me joins à ce qui a été dit par M. Isler à cet égard. D'un autre côté ces estimations n'ont à mes yeux d'autre valeur que comme indication des prétentions de l'une des parties; c'est le tribunal fédéral qui tranchera les litiges. Or le tribunal fédéral doit inspirer aux compagnies une confiance égale à celle qu'il inspire au conseil fédéral. En effet, nous sommes dans un pays où la séparation des pouvoirs n'est pas un vain mot. L'autorité judiciaire fédérale, c'est-à-dire le tribunal fédéral, est absolument indépendant du conseil fédéral, il l'a prouvé maintes fois et si ce dernier cherchait à exercer une pression quelconque sur lui, il n'arriverait pas à le faire; du reste, je suis absolument convaincu qu'elle ne songerait pas à recourir à un semblable moyen.

Dans ces conditions, je ne vois pas pourquoi on forcerait le conseil fédéral à entrer en négociations avec les compagnies; il suffit que l'autorisation lui soit accordée de le faire et cette autorisation se trouve dans le texte du conseil fédéral comme dans

le projet de la commission. A mon sens le résultat des discussions qui ont eu lieu ici sera que le Conseil fédéral verra plus qu'une autorisation, il verra une recommandation d'entrer en pourparlers avec les compagnies et je suis persuadé qu'il le fera.

J'arrive à la question de l'entrée en matière.

Partisan en principe de la nationalisation des chemins de fer, je voterai l'entrée en matière sur le projet qui nous est soumis, mais ce n'est pas sans hésitations, sans *Bedenken*, et je crois devoir faire d'importantes réserves pour le moment où j'aurai à me prononcer sur l'ensemble de la loi.

La question qui nous occupe est très complexe. Il ne s'agit pas seulement de savoir si la nationalisation des chemins de fer est, en soi, une bonne ou une mauvaise chose; il s'agit de savoir, une fois cette question tranchée affirmativement, comment il faut entreprendre la grosse opération du rachat.

Sur ce point les opinions divergent. Il y a les partisans enthousiastes du rachat, toujours prêts à faire l'opération, immédiatement, coûte que coûte, en l'étendant à toutes les lignes principales; mais le rachat a aussi des partisans moins décidés, qui sont d'avis que la Confédération s'en trouvera mieux en rachetant les lignes de chemins de fer successivement à intervalles pas trop rapprochés; de cette manière elle pourra beaucoup plus facilement faire face aux engagements financiers qui résulteront du rachat.

Je suis étonné que la commission n'ait pas examiné de près, s'il ne convient pas de commencer le rachat par une ou deux lignes principales plutôt que de racheter les cinq grands réseaux en bloc.

Il m'a été dit que le rachat du Central ayant été refusé par le peuple le 6 décembre 1891, il fallait en conclure que le peuple voulait le rachat en bloc et non le rachat partiel et successif de nos chemins de fer. Je ne partage pas cette manière de voir. Si le peuple a rejeté le rachat du Central, c'est parce qu'il a trouvé le prix convenu trop élevé. Le rachat de toutes les lignes principales en bloc est d'une réalisation beaucoup plus difficile que le rachat successif de ces lignes.

Je suis partisan du rachat successif parce qu'avant d'arriver à placer un milliard sur les chemins de fer, il importe que le peuple suisse soit à même de se rendre compte par l'expérience de la manière suivant laquelle leur exploitation sera dirigée par la Confédération. Il est naturel, qu'avant de prendre un engagement aussi étendu, on demande à être mieux renseigné par une expérience en petit, ou plutôt en moins grand, sur ses conséquences.

D'autres raisons encore doivent nous engager à voter le rachat des principaux réseaux successivement et non in globo.

Le rachat de la ligne du Gothard est prématuré, d'abord parce qu'il doit être précédé d'une entente avec les nations étrangères qui ont concouru à sa construction et ensuite parce que nous n'avons pas des données suffisantes pour être fixé aujourd'hui sur la valeur de cette ligne.

La base qui servira à déterminer le prix du Gothard sera son rendement, soit 25 fois le produit net moyen des 10 années précédant la dénonciation du rachat. Cette dénonciation aurait lieu en 1903, pour que le rachat puisse être effectué en 1909.

Eh bien, en 1903 le tunnel du Simplon ne sera pas encore ouvert à la circulation et en calculant le rendement moyen de la ligne du Gothard sur les années 1894 à 1903, nous aurons une fausse base de calcul. L'ouverture du Simplon aura pour conséquence une diminution du rendement du Gothard, cela est évident. De quelle importance sera cette diminution? Il est impossible de s'en rendre compte aujourd'hui. Mais acheter le Gothard et déterminer sa valeur d'après son rendement pendant les années où il est temporairement favorisé par le défaut d'une concurrence qui va naître, c'est faire à cette compagnie une part trop belle. Je ne suis pas d'avis que nous payons cette ligne plus qu'elle ne vaut, tandis que d'autres seraient peut-être payées au-dessous de leur valeur. Nous devons payer les réseaux suisses ce qu'il valent, ni plus, ni moins.

Ce que je viens de dire du Gothard est vrai aussi en partie du Nord-Est, dont le rachat doit être dénoncé en 1898, puisque les lignes raccourcissant le trajet de Schaffhouse à Zurich et de Zurich à Rothkreuz viennent d'être ouvertes à la circulation et que ce fait ne manquera pas d'exercer une influence qui ne peut pas encore être précisée sur le rendement du Nord-Est.

Nous n'avons aucun intérêt à précipiter la solution de la question du rachat. Le retard apporté au rachat de quelques-uns de nos réseaux ne peut nous causer aucun préjudice. Si nous rachetons plus tard certaines lignes plus cher qu'aujourd'hui, c'est qu'alors leur valeur aura augmenté, on ne peut pas le prévoir, pas plus que le contraire; nous les paierons toujours à leur juste prix au moment du rachat.

Nous devons nous efforcer de faire une œuvre qui soit acceptable pour le peuple. Or il n'y a pas

à se dissimuler que ce chiffre d'un milliard à emprunter effraye bien des gens, et cela se comprend. Il s'agit en effet (page 141 du message) de contracter un emprunt de fr. 1,021,530,541. Par parenthèse, il me sera bien permis de dire que c'est pousser un peu loin la précision des calculs et que si l'on avait parlé d'un emprunt d'un milliard approximativement on n'aurait pas reproché à l'auteur du calcul de manquer d'exactitude.

Il est vrai qu'après avoir posé en principe que les compagnies sont fondées à exiger le remboursement en espèces du capital du rachat et à désintéresser leurs créanciers sans que la Confédération ait à intervenir, le message ajoute que les compagnies intéressées à ce que leur liquidation ne se prolonge pas s'entendent avec la Confédération pour qu'elle se charge de ces emprunts. Il n'est point certain que cette entente se produise, en sorte que c'est bien en effet plus d'un milliard que la Confédération peut être mise en demeure d'emprunter dans un délai relativement court. Eh bien, même lorsqu'il y a une contre-valeur de la dépense à faire, on n'emprunte pas un milliard comme on emprunte quelques millions, et je suis de ceux qui ne voient pas sans inquiétude la perspective d'un emprunt aussi formidable, sans préparation suffisante.

Le rachat successif de nos réseaux serait sans aucun doute accepté plus facilement par le peuple que le rachat in globo de toutes nos grandes lignes. Il faut bien se le dire.

Le rôle des Chambres fédérales n'est pas seulement de faire des lois aussi bonnes que possible; elles ont à se préoccuper de les faire telles qu'elles soient acceptables par le peuple. Elles doivent tenir compte des obstacles, des résistances qu'une idée même juste peut trouver sur son chemin pour arriver à sa réalisation. Il me paraît que le conseil fédéral et la commission ne se sont pas assez préoccupés de ce côté de la question.

Nous n'avons pas à dire au peuple: Nous te présentons une bonne loi que tu es bien capable de trouver mauvaise. Si tu n'en veux pas, nous nous en lavons d'avance les mains et nous te plaindrons de n'avoir pas voulu des bienfaits que nous t'avons offerts.

Nous avons à nous préoccuper de faire une œuvre viable en même temps que bonne, une œuvre qui puisse être soumise au referendum avec de sérieuses chances de succès.

Ces explications données, et tout en réservant mon vote sur l'ensemble de la loi, je voterai l'entrée en matière, non pas que le projet qui nous est soumis me paraisse recommandable tel qu'il est, mais parce que j'espère que ce projet sortira des délibérations des Chambres fédérales considérablement amélioré.

**M. Ruchet:** Je ne serai pas long. Tout ce qui a été dit pour ou contre la question que nous discutons me dispense d'essayer de vous apporter de nouvelles lumières à cet égard.

Si je prends la parole, c'est pour essayer de détruire la légende que l'on a créée en ce qui concerne le rôle joué par la députation vaudoise à Berne. On a prétendu que le canton de Vaud s'était livré à un marchandage et que si ses députés, opposés



en principe au rachat, sont aujourd'hui disposés à voter l'entrée en matière, c'est parce qu'on leur a fait certaines concessions. On nous a traités de marchands du temple; on a dit dans la presse, — dans le Journal de Genève — qu'un membre des Chambres avait stigmatisé tous les marchandages et compromis auxquels le rachat avait déjà donné lieu.

J'ignore quels sont ces marchandages et ces compromis; la députation vaudoise et le parti politique auquel je me rattache, ont toujours été partisans du rachat des chemins de fer, de même feu M. Louis Ruchonnet, dont je me flatte d'avoir été l'élève, quoiqu'il ne fût pas sans inquiétude au sujet des conséquences du rachat.

Nous sommes donc arrivés à Berne partisans du rachat, mais sous certaines réserves. La politique ferrugineuse vaudoise depuis 40 ans a été constante, elle a toujours eu en vue le percement du Simplon, oeuvre d'utilité publique qui nous tient à coeur et que nous avons le droit de défendre au sein des Chambres sans être taxés de gens se livrant à des «marchandages». Je reconnais que l'orateur qui a parlé de compromis, l'a fait en termes très courtois, et je ne lui en veux pas pour les paroles qu'il a prononcées, mais il est resté de son discours l'impression, — et certains journaux s'en sont fait les échos, — que nous n'avions pas été corrects.

Je tiens à protester contre cette manière de voir et contre le reproche qui a été fait à notre députation de marchander son vote. Dès l'origine, je le répète, nous avons dit: nous sommes partisans du rachat, mais avant tout nous voulons le percement du Simplon, c'est là en effet une oeuvre qui intéresse toute la Suisse occidentale et en particulier le canton de Vaud. Nous avons toujours tenu ce langage: Lorsque nous serons certains que le rachat des chemins de fer ne fera pas de tort au percement du Simplon, nous nous empresserons de le voter. Il n'y a pas là de marchandage, nous nous sommes expliqués avec le président de la commission et lui avons dit: Voilà la situation, nous ne sommes pas hostiles, mais vous devez comprendre que nous tenions à l'oeuvre nationale pour laquelle le canton de Vaud a toujours travaillé.

Le conseil fédéral et la majorité de la commission l'ont bien compris; du reste, dans son message, le conseil fédéral reconnaît déjà notre droit de revendiquer la perfection de cette oeuvre et nous ne vous demandons pas autre chose aujourd'hui que l'insertion dans le corps de l'arrêté fédéral de ce qui se trouve dans le message.

C'est là tout le marchandage auquel la députation vaudoise s'est livrée.

Voici ce que dit le message:

«Il est clair que ces engagements pris par la Confédération subsisteront après la nationalisation des chemins de fer suisses.

Comme on sait, la Suisse occidentale est depuis longtemps d'accord sur le projet d'un chemin de fer du Simplon et la compagnie du Jura-Simplon s'est engagée à l'exécuter si on lui accordait la subvention de 20 millions demandée pour l'exécution du dernier projet présenté en 1893. Par notre rapport du 11 juin 1896 sur le percement du Simplon et les négociations avec l'Italie, ainsi que par notre message du 4 décembre 1896, concernant la ratification du traité du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie au sujet de la construction et de l'exploitation d'un chemin

de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola, nous vous avons renseignés d'une façon circonstanciée sur l'état de cette affaire, et par arrêté du 21 décembre 1896 vous avez donné à ce traité votre approbation; le parlement italien l'a également ratifié. On possède donc la base nécessaire pour subventionner définitivement l'entreprise.

Si, comme cela est à prévoir, le Jura-Simplon réussit à obtenir les subventions et les autres capitaux dont il a besoin pour le percement de ce tunnel évalué (non compris les intérêts) à 58,820,000 francs, pour simple voie avec galeries parallèles, et à 75,040,000 francs, pour double voie, les travaux commenceront probablement avant la cession du Jura-Simplon à la Confédération. En ce cas, celle-ci continuera l'entreprise en lieu et place de la compagnie, remboursera au Jura-Simplon, comme capital de premier établissement, les capitaux déjà dépensés et fournira elle-même ceux qui seront encore nécessaires. Il va de soi que les subventions promises au Jura-Simplon par les cantons et d'autres intéressés devront être versées à la Confédération. Comme ce tunnel forme un objet de construction du chemin de fer du Jura-Simplon, il n'y a pas à douter, au point de vue juridique, qu'il ne soit cédé à la Confédération sans aucune difficulté.

En ce qui concerne le résultat financier du rachat du Simplon par la Confédération, si nous en croyons le rapport des experts consultés par le Jura-Simplon, il n'y a aucun sujet de redouter un déficit, surtout si l'on tient compte de l'influence heureuse que l'ouverture de cette ligne de transit international ne manquera pas d'exercer sur les autres lignes. On sait quel surcroît d'animation a suivi l'ouverture du Gothard et de l'Arberg; l'on peut être certain que le même effet se produira dans la Suisse occidentale. Il n'y a pas lieu non plus de craindre que le Simplon fasse au Gothard une concurrence ruineuse. La partie du trafic qui pourra être détournée de sa voie ordinaire sera trop peu considérable pour influencer beaucoup le rendement du Gothard, et d'autre part, l'augmentation constante de la circulation sur cette dernière ligne compensera amplement une légère diminution des bénéfices.

Quant à la ligne du Simplon, elle forme un complément indispensable du réseau des chemins de fer suisses, et, sous aucun prétexte, la possession du Gothard ne saurait dispenser la Confédération de servir les intérêts de la Suisse occidentale, comme elle a servi autrefois ceux de la Suisse centrale en subventionnant l'entreprise du Gothard. . . »

Il y a là un engagement pris par le conseil fédéral qui est de nature à nous rassurer dans une certaine mesure sur les conséquences du rachat. Nous avons certes toute confiance dans le conseil fédéral et dans l'assemblée fédérale, mais comme l'on dit: on ne sait ni qui vit ni qui meurt, et c'est pour cela que nous avons demandé que l'on voulût bien insérer dans le corps de l'arrêté la promesse qui était faite dans le message.

Nous pourrions soutenir d'ailleurs que le Jura-Simplon étant racheté par la Confédération, cette dernière était juridiquement obligée de construire la ligne du Simplon, soit le tunnel même, soit la ligne d'accès jusqu'à Iselle, attendu que par le traité de fusion qui est intervenu et a fait l'objet d'une décision de l'assemblée fédérale, le Jura-Simplon contractait vis-à-vis des cantons intéressés l'obligation

absolue de construire la ligne du Simplon jusqu'à Iselle. Je veux bien qu'au point de vue juridique cette obligation puisse être critiquée, mais il y a tout au moins une obligation morale plus forte encore à mon avis.

Ce que nous avons demandé, c'est que l'obligation reconnue par la Confédération fût consacrée dans le corps de l'arrêté. Il n'y a pas eu d'autre «marchandage» de notre part, je me permets d'insister là-dessus. Nous n'avons demandé que ce que l'on nous avait promis, ce qui était dû à toute la Suisse occidentale intéressée au percement du Simplon.

Le reproche qui nous est fait par l'honorable député de Genève nous rappelle celui adressé à un officier suisse par un officier français au régiment: «Nous autres Français, nous nous battons pour la gloire, vous vous battez pour l'argent!» «Chacun se bat pour ce qui lui manque,» répondit le Suisse!

On dit que nous nous battons pour soutenir des intérêts matériels, mais je ne sache pas qu'on se batte de l'autre côté pour la gloire! Il y a un fossé entre la Suisse française et la Suisse allemande — je n'ai jamais vu ce fossé — si l'on veut le combler avec de gros sous: ou en est la gloire.

Je ne veux pas dire que les objections que ses adversaires font au projet ne soient pas justes. Je suis d'accord avec eux pour reconnaître que les sommes offertes ne sont pas suffisantes; il faut agir plus équitablement vis-à-vis des porteurs d'actions, mais sur ce point j'ai confiance dans le tribunal fédéral et je crois qu'il sera juste dans ses appréciations.

D'autre part, nous qui soulevons des questions d'ordre matériel, prétend-on, nous faisons des sacrifices pour l'oeuvre qui nous est chère, en donnant des subventions; le canton de Vaud est propriétaire d'un certain nombre d'actions...., 5000 et si le prix prévu par le conseil fédéral était admis par le tribunal fédéral, nous ferions une grosse perte. Espérons que cette perte ne sera pas si sensible. Quoiqu'il en soit, nous nous soumettrons, étant donné l'intérêt de cette oeuvre d'utilité publique. Ce que nous demandons, ce n'est pas de l'argent, ce ne sont pas des gros sous, c'est la garantie de l'entreprise du Simplon et que l'on fasse pour nous, ce que l'on a fait pour le Gothard. Nous ne nous opposons pas à ce que l'on garantisse à d'autres parties de la Suisse telle ou telle ligne qui serait nécessaire, qui servirait leurs intérêts. Mais qu'on reconnaisse ceci, c'est que la Suisse occidentale est allée de l'avant, est arrivée à chef et possède les capitaux nécessaires pour l'exécution de cette grande oeuvre.

Je ne comprends pas que l'on puisse faire un reproche à la députation vaudoise de ce qu'elle soutient ses intérêts économiques qui vont de pair avec ses intérêts moraux.

Lorsque le canton de Genève a demandé qu'on établisse la zone, c'était bien à ses intérêts économiques qu'il pensait. Quand Neuchâtel demande le 50% pour la correction du Bied, ne s'agit-il pas de soigner des intérêts matériels? On ne saurait donc nous faire un grief de ce que nous soutenions une oeuvre à laquelle toute la Suisse est intéressée, cette oeuvre nationale pour laquelle le canton de Vaud s'est préparé et se prépare encore à faire de lourds sacrifices. Nous avons déclaré d'emblée que si le rachat devait avoir pour conséquence d'empêcher

la construction du tunnel du Simplon, nous voterions contre l'entrée en matière. Les assurances données à cet égard par le conseil fédéral et la commission du Conseil des états nous permettent de le faire sans aucune hésitation, certains que cette obligation sera consacrée, si tant est que la Confédération soit appelée à y procéder en lieu et place des compagnies actuellement existantes; car j'ai lieu de croire qu'avant que nous en soyons à la période du rachat, l'oeuvre sera terminée. Mais encore une fois, on ignore ce qui peut arriver, et il ne saurait être fait de grief au canton de Vaud de sauvegarder ses intérêts, tout aussi légitimes que ceux des actionnaires des diverses compagnies.

Je voterai donc l'entrée en matière, et je crois savoir que mon collègue en fera autant. Il est évident que si, dans la discussion des articles, la clause introduite par la commission relativement au percement du Simplon, venait à être supprimée, la députation vaudoise, dans les circonstances actuelles, se verrait alors forcée pour sauvegarder les intérêts du canton, de repousser le rachat au vote final. Mais j'espère que nous n'arriverons pas à cette extrémité.

Je le répète. Je reconnais les légitimes intérêts de la finance genevoise, des porteurs de titres genevois; je comprends fort bien qu'ils en prennent la défense; surtout étant donné le fait qu'on a recommandé l'achat de toute une série d'actions, ce qui fait que l'épargne, la petite épargne même, s'est portée sur ces valeurs, parce qu'il s'agissait de petites coupures, faciles à acheter, — et la petite épargne a eu confiance en sachant la Confédération porteur d'obligations du Jura-Simplon, de même que les cantons. Je ne fais donc pas de grief à MM. les membres de la députation genevoise: leurs intérêts, je l'espère, seront sauvegardés.

Je ne crois pas du reste à tous les bienfaits du rachat des chemins de fer, tels qu'on les a vantés dans le cours de cette discussion. Sera-t-on mieux servi qu'aujourd'hui? Sans doute, il en résultera une certaine unification. Et si l'on prend exemple de l'étranger, on doit bien reconnaître que la nationalisation y a eu du bon. Souhaitons qu'il en soit de même chez nous! Quoique nos conditions politiques, économiques ne soient pas les mêmes que celles des pays environnants, dont l'exemple n'est pas péremptoire, nous nous inclinons cependant devant l'expérience qu'ils ont acquise.

Pour mon compte, j'estime que la question financière ne peut pas nous arrêter actuellement, puisque, soit l'assemblée fédérale, soit le conseil fédéral ne sont pas compétents pour la trancher. Je m'en rapporte pleinement au tribunal fédéral et je voterai par conséquent l'entrée en matière.

**Bundesrat Zemp:** Ich erwarte Ihre allseitige Zustimmung, wenn ich erkläre, dass ich nach der lange dauernden Diskussion das Thema meiner Erörterungen eingrenzen werde. Ich werde namentlich diejenigen Gegenstände nicht berühren, die ebensogut bei der Detailberatung des Gesetzes werden besprochen werden können.

Gestatten Sie mir, mich zunächst gegenüber einem Vorwurf, der dem Bundesrat gemacht worden ist, auszusprechen. Dieser Vorwurf gieng dahin, der

Bundesrat habe die Vorlage auf eine ganz falsche Grundlage gestellt. Er hätte richtig und nach den Geboten der Billigkeit und Gerechtigkeit gehandelt, wenn er mit den Bahngesellschaften auf eine freihändige Kaufverhandlung eingetreten wäre, und er hätte auch Erfolg gehabt. Indem der Bundesrat diesen Weg nicht betreten habe, habe er eine bestimmte Vorschrift des Rechnungsgesetzes von 1896 missachtet. Statt diesen Weg zu begehen, habe er den weitschichtigen, komplizierten und mit Prozessen aller Art begleiteten Weg des konzessionsgemässen Rückkaufs betreten.

Meine Herren, das heisst die Sachlage völlig misskennen. Was zunächst die Vorschrift des Rechnungsgesetzes, welche dem Bundesrat die Wegleitung gegeben hätte, jetzt sofort mit den Bahngesellschaften in Unterhandlung zu treten, anbetrifft, so ist zu sagen, dass in Art. 20 ja allerdings gewisse Vorschriften aufgenommen worden sind. Das erste Alinea dieses Artikels heisst: «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.»

Diese Vorschrift hat aber auf die heutige Frage gar keinen Bezug. Wie Sie wissen, hat diese Vorschrift die Bedeutung, dass der Bundesrat sofort nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Feststellung der Baukonti mit denjenigen Bahnunternehmungen in Unterhandlung zu treten hat, mit denen diese Revision noch nicht vorgenommen ist. Nun ist Ihnen im weitern bekannt, dass mit sämtlichen fünf Hauptbahnen und mit allen andern Bahnen, welche Aktiengesellschaften gehören, die Revision der Baukonti zufolge des Rechnungsgesetzes von 1883 stattgefunden hat. Sämtliche Baukonti der Aktienbahngesellschaften sind in den Jahren 1884 und 1885 bereinigt worden. Dagegen hat diese Bereinigung bei denjenigen Bahnunternehmungen, welche den Kantonen, Gemeinden oder Privaten gehören, nicht stattgefunden und hier wollte das neue Rechnungsgesetz nachhelfen, indem es erklärte, dass auch diese Baukonti bereinigt werden sollen. Hierauf und nicht auf den Rückkauf hat dieses Alinea Bezug. Zur Verdeutlichung ist dann noch in den Uebergangsbestimmungen weiter erklärt: «Die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes finden auf die nach Massgabe des Gesetzes von 1883 revidierten und vom Bundesrate genehmigten Baurechnungen keine rückwirkende Anwendung.» Im zweiten Alinea des gleichen Art. 20 wird dann gesagt: «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. 6 vorgesehene Recht des Rekurses an das Bundesgericht zu.» Die Herren Gavard und Python haben die positive Behauptung aufgestellt, der Bundesrat habe auch diese Vorschrift nicht befolgt. Nun muss ich Ihnen doch nachweisen, dass der Bundesrat nach Art. 20,

Alinea 2 die Grundsätze, welche für den Rückkauf massgebend sein sollen, auf einen Vorschlag des Eisenbahndepartements vom 5. März 1897 genehmigt und dieselben den Bahngesellschaften zugestellt hat. Die Zustellung erfolgte in der ersten Hälfte des Monats April. Die Verhandlungen mit den Bahngesellschaften sind noch nicht abgeschlossen. Es wundert mich, dass Herr Python, der Mitglied der Verwaltung der J. S. ist, diese Thatsache ignoriert.

Also, der Bundesrat hat nach Alinea 1 des Art. 20 in Bezug auf den Rückkauf nichts zu thun gehabt, und was in Alinea 2 vorgeschrieben ist, das hat er gethan.

Da aber muss ich doch auf die bekannte Thatsache aufmerksam machen, dass die Rückkaufsuntersuchung durch einen Beschluss der beiden Räte vom Februar 1892 veranlasst worden ist, nachdem im Dezember zuvor der freihändige Kauf der S. C. B. abgelehnt worden war. Dieser Beschluss wurde mit der Motivierung der Motionäre selbst gefasst, es handle sich nun um das Studium des konzessionsgemässen Rückkaufs. Die Motionäre im Nationalrate haben beigefügt, es möge dann noch nebenbei der Rückkauf auf dem Wege der Expropriation untersucht werden. Der letztere Beisatz wurde aber nicht genehm gehalten, wohl aber der erstere und es wurde mithin der Bundesrat beauftragt, den konzessionsgemässen Rückkauf zu studieren und darüber eine Vorlage zu machen. Im Jahre 1893 haben wir Ihnen eine erste Vorlage über die rechtlichen Verhältnisse dieser Konzessionen zwischen Bund und Bahngesellschaften eingebracht. Die beiden Räte haben diesen Bericht genehmigt und gleichzeitig verfügt: Der Bundesrat ist eingeladen, die Studien fortzusetzen und über alle andern Fragen des Rückkaufs beförderlich Vorlagen zu machen. Wenn wir Ihnen also heute diese Vorlage machen, nach der gestützt auf die Konzessionen der Rückkauf erklärt werden soll, so ist der Tadel, der Bundesrat habe den falschen Weg begangen, nicht gerechtfertigt.

Uebrigens hätte der Bundesrat auch ohne Auftrag der Räte diese Untersuchung veranlasst! Er hatte dazu die Pflicht. Die Konzessionen der fünf Hauptbahnen sind im Jahre 1898 kündbar. Es ist unzweifelhaft die Obliegenheit der Exekutive, die Räte und das Volk davon in Kenntnis zu setzen, ihnen den Bestand und die Verhältnisse der Bahnen, die Bedingungen der Erwerbung oder auch der Nichterwerbung klarzulegen und darüber Vorlagen zu machen. Hätte der Bundesrat diese Termine unbenützt passieren lassen, so würde ihm der dann allerdings nicht unbegründete Vorwurf nicht erspart geblieben sein, er hätte eine ihm obliegende Verpflichtung vernachlässigt.

Auch das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen von 1872 spricht vom konzessionsgemässen Rückkauf und ebenso die beiden Rechnungsgesetze von 1883 und 1896. Und als der Bundesrat im Jahre 1888 eine Verordnung, nach welcher die Zusammenlegung der Konzessionen auf den einzelnen Netzen angestrebt werden sollte, erlassen hat, haben Sie davon Kenntnis genommen und die Vorlage gebilligt. Und als wir Ihnen im Jahre 1893 eine Vorlage über die Zusammenlegung der Konzessionen auf dem Gebiete der Centralbahn und ein Jahr später auf dem Gebiete der Vereinigten Schweizerbahnen machten, haben sie diese aus-

drücklich genehmigt. Sie haben also den Willen geäußert, dass die Frage des Rückkaufes der Eisenbahnen auf dem Wege des konzessionsgemässen Rückkaufes im Auge zu behalten sei. Das ist auch der einzig legitime Weg des Rückkaufs. Der Bund hat kein anderes, weder vertragliches, noch gesetzliches Recht. Auch in den Konzessionen ist etwas anderes als der Weg des konzessionsgemässen Rückkaufs, d. h. auf Grund derjenigen Rückkaufsbestimmungen, welche in den Konzessionen selbst vereinbart sind, nicht vorgesehen.

Die Anregung der Herren Gavard und Python ist aber auch sonst nicht annehmbar. Herr Gavard hat mit anerkennenswerter Offenheit erklärt, wie er sich den Rückkauf denkt. Seine Erklärung spitzt sich dahin zu, dass man den Aktionären geben solle was sie verlangen. Dann sei ein Akt der *équité* et *justice* vollzogen. Das Mass, welches von den Herren Aktionären gefordert wird, wird auch etwas näher fixiert. Herr Gavard hat verschiedene Versionen zugelassen. Er ist einverstanden, wenn die Räte erklären, dass man den Aktionären den Wert den die Börsenkurse haben, gebe. Er ist mit der andern Version einverstanden, dass die Aktionäre zufrieden seien, wenn man ihnen den kapitalisierten Dividendenwert gebe. Oder er ist auch einverstanden und würde dem Bundesrat Indemnität erteilen, wenn er zu dem Resultat, das für den Wert der Bahnen berechnet worden ist, noch 100 Millionen hinzugebe.

Was die Börsenkurse betrifft, so wissen wir ja alle, was es mit denselben für eine Bewandnis hat. Die Börse ist sehr kurzlebig, sie ist eine Eintagsfliege, heute da und morgen an einem andern Ort. Heute wird *à la baisse* gespielt und an einem andern Tage *à la hausse*. Darnach richtet sich der Kurs. Die Nordostbahnaktie hat vor 10 Tagen einen Kurs von 608 oder 610 Franken und gestern einen solchen von 575 Franken gehabt, und ein Hauptbeteiligter der Nordostbahn hat in einer Broschüre, die in Wien erschienen sein soll — ich habe sie nicht gesehen — den Wert der Nordostbahnaktie auf 1300 à 1400 Franken berechnet. Das sind die Schätzungen der Börse. Ich will nun nicht fragen, von welchem Tage Herr Gavard den Börsenkurs ablesen will, sondern will nur konstatieren, dass der Börsenkurs nicht gleich ist dem innern Werte eines Titels. Der Börsenkurs ist das Produkt der Spekulation. Wenn das Schweizer Volk aber die schweizerischen Bahnen ankaufen will, so wird es nicht Spekulationspreise, die einseitig von der Börse fixiert werden bezahlen wollen.

Was die kapitalisierte Dividende anbelangt, so ist zu fragen: Welche Dividende ist gemeint? Ist die Dividende von 1895 gemeint oder, wie Herr Gavard angedeutet hat, eine Durchschnittsdividende der letzten, vielleicht der 10 letzten Jahre? Dann würde aber Herr Gavard mit den Aktien der J. S. keinen guten Erfolg haben. Ich habe mir das Ergebnis vergegenwärtigt, welches da zu finden wäre. Die J. S. bezahlte für die Stammaktien im Jahre 1888 eine Dividende von 1,8 %, 1889 von 1,9 %, 1890 von 1,1 %, 1891 gar keine Dividende, 1892 keine Dividende, 1893 keine Dividende, 1894 eine Dividende von 4 %, 1895 wiederum von 4 % und wie ich gehört habe, wird auch im Jahre 1896 eine Dividende von 4 % auf die Stammaktien entfallen. Diese Dividenden auf 10 Jahre im Durchschnitt berechnet ergibt eine Dividende von 2 %.

Wenn wir uns einen 4 % Titel denken, entspricht das einem Kapital von Fr. 100, also Fr. 20 weniger als die Ausrechnung unserer Botschaft ergeben hat. Ich will im übrigen beisetzen, dass keine Gefahr besteht, dass der Bundesrat Ihnen irgendwelche Anträge dieser Art einbringe. Es ist doch wohl vor auszusehen, dass, wenn er noch den Mut hätte, derartige Propositionen zu machen, dieselben schon in den Räten rasch und, glaube ich, mit grösster Mehrheit zurückgewiesen würden. Was erst das Schweizervolk zu einem solchen Handel sagen würde, darüber brauchen wir keine weitem Worte zu verlieren.

Die Vorlage, die wir Ihnen gebracht haben, ist also diejenige, welche gefordert worden ist, und die wir auch sonst Ihnen einzubringen verpflichtet waren.

Im weitem hat Herr Gavard die Entstehung unserer Vorlage kritisiert. Wir waren in Ausführung der erhaltenen Aufträge bestrebt, alle Verhältnisse, welche sich auf den Rückkauf der fünf Hauptbahnen beziehen, zu erforschen und darzustellen. Wir hatten die rechtlichen und konstitutionellen Verhältnisse zu prüfen; wir hatten den technischen Bestand der Bahnen auszumitteln; wir hatten die Begriffe, welche in den Konzessionen und in der Gesetzgebung als massgebend für den Rückkauf erklärt sind, zu eruieren und zu definieren; wir hatten die Anlagekosten jeder Bahn festzusetzen; wir hatten für jede Bahn die Reinerträge auf 10 Jahre zurück auszumitteln. Sodann war der Wert der Abnutzung auf jeder Bahn zu berechnen und es war festzustellen, welche notwendigen Ergänzungsbauten noch gemacht werden müssten. Aus allen diesen Faktoren war der Kaufwert zu abstrahieren. Wir haben nicht unterlassen, auch noch nachzuforschen, welches Resultat für die Bahngesellschaften und die einzelnen Aktionäre sich ergeben werde. Wir haben daher die Liquidationsrechnung der Bahngesellschaften für uns entworfen und auch den Anteil der Aktionäre festgestellt. Das lag eigentlich ausserhalb dem Rahmen unserer Aufgabe; denn die Liquidation der Bahngesellschaft zu besorgen, war ja ihre Sache. Dann haben wir noch die Eingangsbilanzen für den Bund festgestellt und die Betriebsbudgets für die künftigen Jahre aufgestellt. Endlich haben wir für nötig erfinden, zu untersuchen, wie die künftigen Staatsbahnen verwaltet werden können und müssen. Das war das Programm, nach welchem wir gehandelt haben. Bei dieser Arbeit waren wir von einer einzigen Tendenz geleitet, nämlich von der Tendenz, den wahren Sachverhalt festzustellen, die richtigen Ausrechnungen zu machen. Ich nehme den Anlass wahr, um gegen die Zulage, die ausserhalb diesem Saale und auch in diesem Saale gemacht worden ist, nachdrücklich Einsprache zu erheben, wonach gewisse Nebentendenzen, darin bestehend mit dieser neuen Gesetzesvorlage auf eine neue, starke Mehrung der Bundesgewalt einzuwirken und darauf einzuwirken, dass der Preis für die Eisenbahnen möglichst herabgedrückt werde, den Bund, das Eisenbahndepartement geleitet hätten. Nein, meine Herren, von solchen Tendenzen sind wir nicht geleitet worden. Diese Zumutung lehne ich des bestimmtesten ab. In keinem Stadium der Frage haben wir derartige Tendenzen gehabt. Es wäre eine frevelhafte That, wenn der Bundesrat in diesem grossen Unternehmen, das in die vielen Millionen geht, das Volk durch

unrichtige Zahlenaufstellung täuschen wollte. Die Verantwortlichkeit ist auch sonst noch gross genug.

Im weitem hat Herr Wirz die Andeutung gemacht, unsere Berechnungen seien zum grossen Teil doch nur Wahrscheinlichkeitsrechnungen, die so und so gemacht werden können und die für die Wertbestimmung keinen festen Anhaltspunkt geben. Ja, meine Herren, es ist wahr: es giebt in unsern Tabellen Wahrscheinlichkeitsrechnungen. Wir hatten die Betriebsergebnisse der 10 Jahre, welche dem Ankündigungstermin, dem Jahre 1898 vorausgehen, also der Jahre 1888—1897, festzustellen. Die Arbeit ist in den Jahren 1894 und 1895 durchgeführt worden. Damals kannte man die Betriebsergebnisse des Jahres 1896 natürlich noch nicht. Jetzt kennen wir sie, wenigstens teilweise; diese Tage kommen sie von den Eisenbahngesellschaften an das Departement. Das Jahr 1897 konnten wir natürlich nicht zahlenmässig feststellen. Nun musste diese Ausmittlung aber doch gemacht werden. Man kann die Ausmittlung der Werte nicht bis zum Jahre 1898, wo der Rückkauf erklärt werden muss, zurücklegen. Wenn die Räte sich über den Wert der Bahnen orientieren wollen, muss der Abschluss rechtzeitig gemacht werden. Wir sind daher genötigt worden, für die Jahre 1896 und 1897 Wahrscheinlichkeitsrechnungen zu machen. Sie sind aber so akkurat als möglich gemacht worden. Man hat die Betriebsergebnisse der frühern Jahre vorgenommen und dabei Proportionalzuschläge gemacht, wie sie die frühern besten Jahre aufweisen. Wir haben also die Rechnungen für die Jahre 1896 und 1897 in den bestmöglichen Verhältnissen gemacht. Dann waren die Minderwerte der Bahnen zu berechnen, und zwar auf den Termin, da die Bahnen in die Hand des Bundes übergehen, also auf das Jahr 1903 bei den vier Hauptbahnen und auf das Jahr 1909 bei der Gotthardbahn. Die Minderwerte mussten für diese Zeit festgesetzt werden, um zu ermassen, ob die Bahnen in vollkommen befriedigendem Zustand übergeben werden oder ob im Fall, dass das nicht zutrefte, der Ersatz gemacht werden müsse. Es mussten also Minderwerte berechnet werden, wie sie sich in den künftigen Jahren machen werden. Minderwerte, wie sie jetzt vorhanden sind, konnten positiv ausgerechnet werden; Minderwerte, wie sie sich aber noch machen werden, auszurechnen, war eine Aufgabe, die nur auf dem Wege der Schätzung gelöst werden konnte. Allein bei diesen Schätzungen hat man positive Faktoren vor sich. Man weiss, wie alt jedes Objekt auf jedem Bahnnetz ist; man kann — ich möchte sagen — mit voller Sicherheit die Lebensdauer aller dieser Objekte feststellen. Gestützt auf diese Faktoren sind die Schätzungen gemacht worden. Ebenso ist es bei den Ergänzungsbauten, Hochbauten und zweiten Geleisen gehalten worden. Da hat man die schon vorhandenen Bauprojekte und Baubudgets der Eisenbahngesellschaften zur Grundlage genommen und im übrigen weiss man wiederum sehr genau den Wert der verschiedenen Ergänzungsobjekte zu bemessen. Das sind die Wahrscheinlichkeits- und Schätzungsdaten, von denen Herr Wirz die Meinung hat, sie seien unzuverlässig und nicht annehmbar. Ich werde darauf noch zurückkommen, indem ich Ihnen später zeigen werde, was die Experten darüber sagen.

Was hat Herr Gavard gegen unsere Rechnungen eingewendet? Er hat erklärt: Das sind Rechnungen

von Experten, denen wir keinen Glauben schenken. Sie sind Partei. Das ist wiederum eine Supposition, die so irrtümlich als möglich ist. Die Experten haben die Berechnungen nicht gemacht. Das Eisenbahndepartement hat sämtliche Berechnungen gemacht. Bevor die Sache dann an den Bundesrat geleitet wurde, hat das Departement für nötig befunden, über die Berechnungen und über die grundsätzlichen Fragen, die beim Rückkauf noch zu beantworten sind, eine 15er Expertenkommission, die zumeist aus Mitgliedern des Parlaments bestand, zu berufen. Ich will Ihnen die Namen dieser Experten verlesen. Es sind alphabetisch geordnet die Herren Ador, Nationalrat, von Arx, Ständerat, Comtesse, Nationalrat, Cramer-Frey, Nationalrat, Curti, Nationalrat, Decoligny, Nationalrat, Escher, alt Nordostbahndirektor, Marti, Nationalrat, Moser, Ober-Ingenieur, Scherb, Ständerat, Schobinger, Nationalrat, Speiser, Nationalrat, von Stockalper, Ingenieur, Theraulaz, Nationalrat und Zschokke, Nationalrat. Das waren die Vertrauenspersonen des Eisenbahndepartements. Dieselben haben die Arbeit an die Hand genommen und sich zunächst in drei Subkommissionen geteilt. Alle Elaborate des Eisenbahndepartements haben die Prüfung dieser Subkommissionen passiert. Ueber den Befund der Subkommissionen sind schriftliche Berichte vorhanden, die von der Gesamtkommission teilweise einstimmig, teilweise aber mit abweichenden Meinungen einzelner genehmigt worden und dann dem Departement überliefert worden sind. Also diese 15er Kommission hat die Berechnungen und Vorlagen nicht gemacht, sondern nur die ausgearbeiteten Vorlagen und Berechnungen des Departements geprüft und begutachtet. Hierauf hat das Departement, soweit es für nötig befunden hat, die Vorlage nach der ihm von den Experten gegebenen Wegleitung umgearbeitet. Die umgearbeitete Botschaft ist wiederum aus eigener Entschliessung einer neuen Prüfung unterzogen worden. Ich konnte mich nämlich — ich will das gerne gestehen — nicht entschliessen, diese Botschaft dem Bundesrate einzureichen, ohne noch einmal bei Experten, die mein Vertrauen hatten und von denen ich voraussetzen konnte, dass sie das Vertrauen des Bundesrates haben, Deckung zu suchen. Die Vorlage wurde daher einer Fünferkommission vorgelegt. Diese Kommission bestand aus den Herren von Arx, Ständerat, Cramer-Frey, Nationalrat, Escher, alt Nordostbahndirektor, Russenberger, alt Nordostbahndirektor und Moser, Ober-Ingenieur. In derselben waren die Bautechnik, die Eisenbahnadministration, die Finanzwirtschaft und der Kaufmann vertreten. Die Herren haben sich dieser Aufgabe nicht ohne Zögern unterzogen. Es lag auf der Hand, dass die Arbeit nicht nur eine weitläufige und schwierige, sondern auch eine recht undankbare sei. Ich bin den Herren heute noch zu vielem Dank verpflichtet, dass sie sich herbeigelassen haben, diese Prüfung vorzunehmen. — In dieser Expertenkommission haben die Botschaft und der Gesetzesentwurf im allgemeinen Zustimmung gefunden; immerhin wurde noch eine neuerliche Durchrechnung der Abzüge für Minderwerte und Ergänzungsbauten gewünscht, in der Meinung, dass diese Abzüge wenn immer möglich gemindert werden sollten. Diese Experten haben also wenn immer möglich eine günstigere Stellung der Aktiengesellschaften angestrebt. Im fernern wurde der Rat er-

teilt, die Amortisation nur auf die festen Bestände der Eisenbahnen auszudehnen, die Finanzierung so einzuleiten, dass die künftigen Rententitel zum grössern Teile im Inland plaziert werden und endlich die Einwirkung der industriellen, gewerblichen, kommerziellen und landwirtschaftlichen Berufskreise auf die Verwaltung der Bundesbahnen zuzulassen. Das waren sehr ansehnliche Anträge und, wie Sie hören, giengen dieselben nicht darauf aus, die Schnur gegen die Aktionäre nur noch fester zu ziehen. Die auf diesen Ratschlägen beruhende, umgearbeitete Botschaft ist vom Bundesrat mit einer Beschränkung, von der ich noch reden werde, genehmigt worden.

Das waren die Funktionen der 15er und 5er Kommission. Wer sind nun diese Experten? Die Herren Gavard und Python haben gemeint: In der Schweiz finden Sie keine zuverlässigen, kenntnisreiche Experten. Da hätten Sie nach Ungarn, Schweden, Belgien und Deutschland gehen sollen. Dort findet man die grossen Kapazitäten und die unparteiischen Leute. Diesen Weg haben wir allerdings nicht beschritten, sondern wir haben währschafte Schweizer berufen. Zur Begutachtung der grossen Fragen, welches soll das Schicksal der schweizerischen Bahnen sein? welche rechtlichen und konstitutionellen Verhältnisse bestehen in Bezug auf dieselben? welches ist ihr innerer Wert? in welchem Verhältnis stehen sie zum Verkehr des In- und Auslandes? welcher Relationen bedürfen sie mit den ausländischen Bahneinrichtungen? können wir nicht fremde Experten brauchen, sondern müssen Schweizer haben, die die Geschichte und den Bestand unseres Eisenbahnwesens kennen und tagtäglich davon Kenntnis nehmen. Das sind die Männer, welche zu einer richtigen Expertise berufen werden können. Die Meinung, dass wir uns mit Männern befasst hätten, die das Vertrauen nicht verdienen, muss ich des bestimmtesten zurückweisen. Ich habe Ihnen die Namen der Experten genannt. Es sind hoch angesehene Männer des Landes, die in höheren Stellungen thätig gewesen sind und noch sind, die das allgemeine Vertrauen verdienen, die nicht fähig sind, andere zu täuschen oder sich täuschen zu lassen, und die sich nicht durch irgend etwas oder auf irgend eine Weise beeinflussen lassen. Ich wahre die Ehre dieser Experten.

Uebrigens, wenn Herr Gavard diesen Experten keinen Glauben schenkt und deswegen glaubt auf den Gesetzesentwurf nicht eintreten zu sollen, so gebe ich Herrn Gavard den Rat, dieses Experten-gutachten bei Seite zu legen. Die Botschaft bleibt. Die Botschaft ist nicht das Werk der Experten, sondern das Werk, das der Bundesrat Ihnen vorlegt. Herr Gavard hätte besser gethan, sich mit dem Gegenstand selbst zu befassen und uns zu zeigen, wie die 100 Millionen zu berechnen sind, wo wir in der Berechnung des Ertrages oder der Anlagekosten zurückgeblieben sind, wo wir in Bezug auf die Schätzung der Minderwerte gefehlt haben u. s. w., oder ob arithmetische Fehler vorhanden sind. Das wäre eine Kritik, wenn man auf die Fehler selbst eingehen würde. Herr Gavard hat das aber ganz unterlassen und ich muss weiter konstatieren, dass von seite der Minderheit der Kommission überhaupt kein Versuch gemacht worden ist, zu zeigen, wo und in welchem Masse die Rechnungen des Bundesrates zu berichtigen wären. Man hat gesagt: wir zweifeln an der Richtigkeit, wir haben

Bedenken, dass es so sei, wir glauben, es werde anders sein. Mit diesem Zweifeln, Bedenken und Glauben kommen wir nicht aus. Da müssen wir mit Ziffern schaffen und wenn man glaubt, dass die Ziffern nicht richtig seien, so ist es zu erwahren, wo die Fehler sind. Das wäre die Aufgabe der Minderheit gewesen, zu zeigen, wo es in dieser Rechnung fehlt.

Im übrigen ist in genügender Weise gezeigt worden, dass diese Rechnungen ja nicht verbindlich sind. Wir glaubten aber die Rechnungen aufstellen zu sollen. Denn nach unserm Befinden ist bei der ganzen Rückkaufsangelegenheit das die Hauptfrage: wie teuer müssen wir die Bahnen bezahlen und können wir beim künftigen Betrieb die Rechnung finden!? Das musste gezeigt werden. Wenn die Aktionäre, die Eigentümer der Bahnen sich mit unsern Berechnungen nicht einverstanden erklären können, so kommt uns da bei weitem nicht der Gedanke in den Sinn, dieselben als verbindlich zu erklären, sondern es wird dann der ordentliche Prozessweg beschritten werden müssen, und urteilendes Gericht ist das Bundesgericht.

Ich will übrigens zu etwelcher Beruhigung darauf hinweisen, dass in den Hauptpunkten die Differenzen, die wir mit den Bahnen haben, nicht in grosse Ziffern gehen. Ich habe hier die Zusammenstellung der konzessionsgemässen Ertragsrechnungen für die Jahre 1888—1895, wie sie einerseits vom Departement und andererseits von den Bahnverwaltungen gemacht worden ist. Darnach berechnet die J. S. in den angegebenen Jahren einen durchschnittlichen Reinertrag von rund Fr. 10,400,000, das Departement einen solchen von Fr. 9,300,000. Die Differenz beträgt Fr. 1,087,000. Bei der N.O.B. berechnet die Bahnverwaltung Fr. 9,900,000, das Departement Fr. 9,400,000, Differenz Fr. 500,000; bei der S. C. B. Bahnverwaltung rund Fr. 7,500,000, Departement Fr. 7,400,000, Differenz Fr. 120,000. Bei den V. S. B. beträgt die Differenz Fr. 324,000. Im gesamtten ergibt sich bei diesen vier Hauptbahnen eine Differenz von Fr. 2,000,000. Würden wir diese zwei Millionen mehr bezahlen müssen, als unsere eigene Wertung ausmacht, so würde das zweimal 25 oder 50 Millionen ausmachen. Das ergäbe für eine Gesamtsumme von einer Milliarde — die Gotthardbahn, bei welcher übrigens die Differenzen kleiner sind, allerdings mit inbegriffen — eine Differenz von 5%. Wenn man heute von einer Angabe eines Eisenbahnbeamten gesprochen hat, der von einer Differenz von 5% geredet hat, ist eben das gemeint. Die Ertragswerte der Bahnen sind also ziemlich genau geschätzt, sodass die Differenz zwischen unserer Schätzung und derjenigen der Bahn eine relativ geringe Summe ausmacht. Die Zusammenstellung betr. die Anlagekosten habe ich nicht vor mir, aber es ist ganz unzweifelhaft, dass die Differenz da noch geringer ist.

Dagegen bleiben die andern Streitpunkte die ich, kurz berühren will. Dieselben sind Ihnen vom Herrn Referenten der Kommission angeführt worden. Es sind die Minderwerte, von denen wir annehmen, dass sie von den Bahnen ersetzt werden müssen, weil durch den Gebrauch der Bahnen soviel am Material abgenützt worden ist. Die Minderwerte sind von unsern Experten auf 90 Millionen Franken geschätzt. Der Bundesrat hat aber — hier ist nun der Punkt, in welchem er eine Abänderung der Bot-

schaft vorgenommen hat — zugelassen, dass die Minderwerte um 20 % reduziert werden, in der Meinung, damit den Aktienwert zu erhöhen. Diese Reduktion macht 15 Millionen aus, sodass noch Minderwerte im Betrag von 75 Millionen verbleiben. Unsere Experten erklären, dass die Summe bei jeder gerichtlichen Untersuchung höher zu stehen komme. Die Ergänzungsbauten, inbegriffen die Bahnhöfe Luzern, Basel, Zürich, Olten, Lausanne, St. Gallen und die zweiten Geleise und die neuen Linien der N. O. B. und G. B., werden auf Fr. 144 Millionen geschätzt. Von diesen 144 Millionen hat der Bund nach unserer Aufstellung 42 Millionen übernommen. Das ist der Wert der über den heutigen Bedarf hinausgehenden Vervollkommnungen der Netze und Bahnhöfe, berechnet auf eine spätere Zukunft. Somit bleiben noch 102 Millionen. Da ist ein Punkt, wo bei einer Vergleichsverhandlung nach erfolgter Rückkaufserklärung eine Ausgleichung gefunden werden kann. Diese 102 Millionen sind nämlich für Ergänzungsbauten zurück auf 10 Jahre und vorwärts bis zum Uebergang der Bahnen an den Bund, also bis 1903, bezw. 1909 berechnet. Wenn man nun aus Billigkeitsgründen zulassen wollte, dass die Bahnen nur zu Ergänzungsbauten bis zum Moment der Rückkaufserklärung verpflichtet seien, so würde dann die Baupflicht für die folgenden fünf Jahre auf den Bund übergehen und ihm nach approximativer Schätzung die Hälfte der genannten Summe anzurechnen sein. Das sind die beiden grossen Streitpunkte: Die Schätzung der Minderwerte und die Schätzung der Ergänzungsbauten.

Dass dann noch ein Faktor auf die Minderung der Aktienwerte einwirkt, dafür haben wir keine Verantwortlichkeit. Es sind nämlich noch 75 Millionen ungetilgte Verluste vorhanden. Diese sind in die Aktiven der Bilanz eingestellt. Bei der Liquidation sind diese 75 Millionen abzurechnen und soviel geht vom Aktienwert ab. Dafür ist aber der Bund nicht verantwortlich. Die Aktiengesellschaften hätten diese Kursverluste früher tilgen sollen, dann wären sie nicht mehr in Rechnung.

Das ist in Bezug auf die Berechnungen, die wir Ihnen vorgelegt haben, zu sagen. Sie haben von verschiedenen Seiten Andeutungen gehört — auch der Herr Referent der Kommission hat damit nicht ganz zurückgehalten —, dass bei einer freundlichen Auseinandersetzung mit den Bahnen eine Limite zu einer Mehrleistung des Bundes gegeben wäre. Ich will dem nicht entgegenreten. Aber das muss ich doch sagen, dass der Bundesrat solche Ausblicke nach Verhandlungen, die neben dem konzessionsgemässen Weg einhergehen, nicht hat berücksichtigen können. Es war unsere Aufgabe, auf Grund der Konzessionsbestimmungen die Rechnungen so genau als möglich aufzustellen. Wenn dann nachher ein weiteres Prozedere sich anschliessen will, so ist das eine Sache für sich.

Wir haben Ihnen durch die Nachweisungen über die Kaufswerte, die Eingangsbilanzen des Bundes und die Betriebsbudgets gezeigt, dass der Rückkauf finanziell sich empfiehlt. Aber ich will gleich beifügen — und da werden sehr viele mit mir die Meinung teilen —, dass ich, wenn nicht ganz andere Gründe auf den Rückkauf hinweisen, des Finanzgeschäftes wegen zum Rückkauf nicht Hand bieten würde. Das ist ganz richtig, was heute auch wieder erklärt worden ist, dass der Bund die Bahnen nicht

erwerben soll, um ein Geschäft, um fiskalische Ausbeute zu machen, dass er sie aber erwerben soll, wenn in anderer und bedeutender Weise für das Land Vorteile zu erringen sind.

Man hat oft gehört, dass über die Privatwirtschaft der Aktienbahngesellschaften etwas unbillige und sogar schnöde Urteile gefällt worden sind. Seitdem ich Vorsteher des Departements bin und sozusagen täglich mit den Verwaltungen der Bahnen und namentlich der grösseren Bahnen in Beziehung stehe, habe ich Erfahrungen gemacht und ich muss doch konstatieren, dass die fünf Hauptbahnen tüchtig verwaltet sind. Ich habe nie damit zurückgehalten, dass es integrale, umsichtige Verwaltungen sind. Aber dennoch schliesse ich dahin, dass es wünschbar ist, dass an die Stelle der Privatwirtschaft die Staatswirtschaft tritt. Die Bahnverwaltungen der Aktiengesellschaften sind die Mandatare der letztern. Die Aktionäre haben ihr Kapital in die Bahnen gelegt, um eine Kapitalanlage zu haben, und als Kapitalisten haben sie das Bestreben, sich die beste Rendite zu schaffen. Die Verwaltungen haben so als ihre Mandatare die Pflicht, dahin zu wirken, dass möglichst ergiebige Dividenden erzielt werden. Dieser Zweck wird durch eine sehr einfache Manipulation erreicht: durch Schaffung möglichst grosser Einnahmen, also Festhaltung grosser Taxen, und möglichst kleine Ausgaben. Da ist das Kriterium zwischen den Verwaltungen der Privatgesellschaften und einer künftigen Staatsverwaltung zu finden. Das letzte Ziel der Aktiengesellschaften ist das, grosse Dividenden zu haben. Das letzte Ziel der Staatswirtschaft soll nach unserm Vorschlag nicht das sein, Dividenden auszurichten, sondern das, den Verkehr zu öffnen, dem Verkehr, der Volkswirtschaft zu dienen. So giebt es für die Verwaltungen der Privatbahngesellschaften eine Grenze, wo auch der einsichtige und energische Verwalter sich eine Enthaltung auferlegen muss, weil es seine Pflicht ist, im Interesse der Privatgesellschaft zu handeln. Ich will nicht auf eine detaillierte Erörterung der Punkte, die da in Frage kamen, eingehen, dagegen möchte ich mir erlauben, Ihre Aufmerksamkeit wiederholt auf die nach meiner Ansicht entscheidenden Fragen hinzuweisen.

Ich will nicht weiter von dem Vorzug sprechen, der bei der Staatsbahnverwaltung in der Einheitlichkeit des Betriebes zu erblicken ist. Darüber ist viel gesprochen worden, und wer von dem Betrieb der Bahnen etwas genauere Kenntnis hat, wird sich mit der Botschaft sagen müssen, dass mit der Vereinheitlichung des Betriebes sehr bedeutende Ersparnisse erzielt werden können. Aber nicht nur das. Auch ein viel rascherer und rationellerer Betrieb wird möglich sein.

Wichtig ist der Gesichtspunkt, dass unsere Relationen mit den ausländischen Bahnen eine bessere Gestaltung erfahren. Wir wissen, wie die Verkehrszunahme fortschreitet. Die Centralbahn berechnet in ihrem diesjährigen Berichte die Zunahme des Verkehrs im letzten Jahre auf 3,9 %. Da spielen die Relationen mit den ausländischen Bahnen eine grosse Rolle. In Betracht kommen die Anschlussverhältnisse und die Konkurrenzlinien. Bei dem heutigen Bestand ist sehr vieles zu wünschen. Die einzelnen schweizerischen Bahngesellschaften verhandeln für sich mit den ausländischen Bahngesellschaften oder Staatsbahnen. Es kommt aber auch vor, dass zwei

schweizerische Bahnen sich verbinden, um gemeinsam mit dem Ausland zu verhandeln. Es kommt auch vor, dass sämtliche Schweizerbahnen solche Verträge abschliessen. Die Vereinzelung in der Herstellung der Relationen mit dem Ausland ist aber sehr hinderlich und wenn die Sache so betrieben wird, wie es thatsächlich der Fall ist, sehr schädlich. Es kommt thatsächlich heute noch vor, dass eine schweizerische Bahngesellschaft bei ausländischen Bahnen gegen andere schweizerische Bahngesellschaften intriguiert. Statt also die gemeinsamen schweizerischen Interessen im Ausland gemeinsam zu vertreten, ist die Zersplitterung des Bahnwesens in diesem Kampf der einen gegen die andern zu erkennen. Das wäre nun allerdings eine andere Stellung, wenn der Bund als Besitzer der fünf Hauptbahnen die Interessen des schweizerischen Verkehrs mit dem Ausland wahrzunehmen hätte. Dafür braucht es keine langen Nachweisungen. Das liegt auf der Hand. Und die Stellungnahme der schweizerischen Bahnverwaltung würde um so wirkungsvoller sein, als sie eine staatliche Verwaltung sein wird. Die Pflege dieser ausländischen Relationen wird immer wichtiger. Wir haben das Verhältnis, dass mit Ausnahme von Frankreich rings um uns Staatsbahnen existieren. Sie schliessen sich zusammen, sie kräftigen, konsolidieren sich, schaffen Konkurrenzrouten um unser Land herum und es ist die schwierige, aber auch verdienstliche Aufgabe der schweizerischen Bahnverwaltung, diese ausländische Konkurrenz bestehen zu können. Das wird der Bund thun, die Privatbahnverwaltungen dagegen können diese Aufgabe nicht in genügendem Masse erfüllen.

Ich komme auf die Tarifverhältnisse zu sprechen. Sie wissen, dass die Bahngesellschaften auf diesem Gebiete autonom sind. Sie haben einzig die Maximalsätze der Konzessionen zu berücksichtigen. Im übrigen setzen sie die Taxen nach ihrem Belieben fest. Der Zustand ist dermalen so, dass jede Bahngesellschaft für den internen Verkehr besondere Tarife aufstellt. Jede Bahngesellschaft hat denn auch für den direkten Verkehr (auf das Gebiet einer andern schweizerischen Bahn) die direkten Tarife. Dazu kommen die Tarife in den Relationen mit dem Ausland. Was die Grundtaxen anbetrifft, so ist zu bemerken, dass die Tarife sehr verschieden gestaltet sind. Ich will nicht von den Ausnahmetarifen sprechen, sondern nur von den Normaltarifen. Im Personenverkehr haben die J. S. und die N. O. B. für einfache Fahrt dieselben Tarife. Höhere Taxen haben die S. C. B. und V. S. B. Für Retourbillets bestehen bei der S. C. B. seit dem 1. Januar 1895 reduzierte Taxen. Der Rabatt beträgt  $25,33\frac{1}{3}\%$  und  $40\%$  der doppelten einfachen Taxe. Die G. B. hat auf den 1. Juni 1897 auch eine, aber mässiger Reduktion eintreten lassen. Die andern Bahngesellschaften haben gegenüber den Vorstellungen, die wir ihnen über die Annahme desselben Systems gemacht haben, eine ablehnende Haltung eingenommen. Im Güterverkehr bestehen die Expeditionsgebühren und die Streckentaxen. Auch hier sind die Tarife verschieden. Gestützt auf eine fachmännische Untersuchung wird in der Botschaft bei Einführung der Staatsbahnverwaltung die Einheit der Tarife im Personen- und Güterverkehr angeregt. Das wäre eine grosse Errungenschaft. Ferner wird eine Reduktion der Taxen im Personenverkehr vorgeschlagen, in dem Masse, dass für einfache Fahrt die billigsten

Taxen, d. h. die der N. O. B. und für die Retourtaxen ebenfalls die billigsten, d. h. die der S. C. B., für alle andern Bahnen als massgebend erklärt werden. Die Berechnung der Wirkung dieser Massregel ist so gut wie möglich veranstaltet worden. Es ergibt sich im Personenverkehr für die Bahnverwaltung ein Ausfall im Betrag von 3,073,000 Franken. Eine ähnliche Reduktion der Taxen im Güterverkehr nach dem Masse, dass die mindesten Taxen (Expeditionsgebühren und Streckentaxen) für alle andern Bahnen gültig sein sollen, würde eine Einbusse von Fr. 1,628,000 ergeben. Diese Vereinheitlichung bedeutet also eine Einbusse der Bahnen von Fr. 4,700,000 oder, anders ausgesprochen, so viel würde der Verkehr ersparen. Es fragt sich, ob es möglich ist, diese Taxerduktionen ohne schädliche Wirkungen für die Bahnverwaltung zu vollziehen. Auch darüber haben wir Nachweise. Dieselben gehen dahin, dass allerdings für drei Jahre ein Ausfall gegenüber den Betriebsergebnissen der letzten Jahre zu verzeichnen wäre, aber dass in diesen drei Jahren der Ausfall sich successive verringern würde und dass, auch wenn nicht eine übermässige Verkehrszunahme vorausgesehen wird, nach drei Jahren das Gesamtdefizit gedeckt wäre. Dass solche Berechnungen auf Vertrauen Anspruch haben, ergibt sich aus einem speciellen Nachweis. Sie wissen, dass die S. C. B. im Jahre 1896 die Retourtaxen sehr erheblich reduziert hat. Die Verwaltung hat zuvor eine Mindereinnahme von Fr. 300,000 berechnet. Nun ergibt sich, dass das Geschäft viel besser abgelaufen ist. Ich entnehme dem Geschäftsbericht der S. C. B. hierüber folgende Ausführungen: «Fassen wir das Gesamte zusammen, so werden wir wohl nicht sehr fehl gehen, wenn wir annehmen, dass die Taxerduktion, statt der bei gleichbleibendem Verkehr auf Fr. 300,000 veranschlagten Einbusse, in Wirklichkeit eine solche von nur etwa Fr. 100,000 zur Folge gehabt hat, welche schliesslich durch Zunahme auf andern Bilettkategorien auf die unbedeutende Mindereinnahme von Fr. 22,000 reduziert worden ist.»

Das ist der Effekt in einem Jahr und es ist gar kein Zweifel darüber, dass im nächsten Jahre diese Mindereinnahme nicht nur ausgeglichen ist, sondern dass der vermehrte Verkehr sich in der Erhöhung der Gesamteinnahmen erkennbar machen wird. Das sind die Wirkungen der billigen Tarife.

Ich will doch noch sagen, dass die reduzierten Taxen, wie wir sie vorschlagen möchten, immer noch höher sind als die preussischen Taxen, von denen Herr Python gesprochen hat, und erheblich höher als die von Baden, Bayern und Württemberg.

Herr Python hat uns heute aus einem Bericht des preussischen Ministers vorgelesen, dass der Antrag auf Reduktion der Taxen im Eisenbahnwesen für die Staatsbahnen unannehmbar sei. Das wissen wir ja, dass im preussischen Abgeordnetenhaus ein Widerstreit der Ansichten besteht, indem der Eisenbahnminister geneigt wäre, die Taxen zu reduzieren, der Finanzminister aber darauf bedacht ist, sich möglichst ergiebige Betriebseinnahmen zu sichern. Denn in Preussen haben die Staatsbahnen die Ueberschüsse der Verwaltung an die Staatskasse abzuliefern. Die dortigen Reinerträge beliefen sich in den letzten Jahren auf je 60—80 Millionen Mark. Von dort her wollen wir die Belehrung nicht



nehmen, bei unsern künftigen Staatsbahnen soll der Fiskus gar keinen Gewinn machen.

In der Tarifrage ist also schon für die erste Zeit der Staatsbahnverwaltung eine bedeutsame Reform anzustreben, die Reform wird sich successive auf andere eingreifende Erleichterungen und Verbesserungen im Tarifwesen erstrecken. Sie wird sich aber niemals ergeben, wenn die Privatbahngesellschaften fortexistieren. Es brauchte jahrelange Arbeit, bis im Jahre 1883 unter Einwirkung der staatlichen Aufsichtsbehörde die einheitliche Güterklassifikation bei den schweizerischen Bahnen eingeführt wurde. Der weitere Wunsch, sie möchten auch eine Einheit der Personen- und Gütertaxen einführen, ist stets konsequent abgelehnt worden. Jede Privatbahngesellschaft will da autonom sein und richtet sich so ein, dass sie bei ihren Tarifen das Bestmögliche, wenn auch auf Kosten des Verkehrs oder einer andern Bahngesellschaft, herauszubringen vermag. Sie werden also in der Tarifrage keine Besserung bekommen, solange die Privatwirtschaft fortbesteht.

Wiederholt ist auf die Schuldenamortisation hingewiesen worden. Es handelt sich da um Obligationenschulden im Belauf von 606 Millionen, unrechnet die 15 Millionen der Gotthardbahn, welche noch nicht ausgegeben sind. Im Interesse des Landes, im Interesse einer bessern Oekonomie der Bahngesellschaften selbst wäre es notwendig, dass diese Schulden amortisiert würden. Ein Gesetz, wonach die Bahnen verpflichtet wären, diese Schulden zu amortisieren, existiert aber nicht. Die Bahngesellschaften haben allerdings Amortisationspläne angefertigt und amortisieren. Aber wie? Sie amortisieren, indem sie gleichzeitig gleich viel neue Anleihen aufnehmen, indem sie mit neuen Anleihen alte Anleihen decken und bei den neuen Anleihen für Neubauten und Neuanschaffungen wiederum neue Schulden machen. Die Amortisation, die mit Ausnahme der Nordostbahn, welche nicht amortisiert, thatsächlich vor sich geht, hat also den Effekt, dass der Schuldenbestand von Jahr zu Jahr grösser und nicht kleiner wird. Dieses Verhältnis wird fortbestehen. Denn das wird man zugeben: geschäftlich gedacht haben die Bahngesellschaften nicht unrecht, so zu handeln. Sie wissen, dass im Jahre 1957 die Liquidation erfolgt, und dass dann entweder die Konzessionen erneuert werden müssen, oder dass der Bund ihnen die Bahnen unter Bezahlung der Schulden abnimmt. Sie haben also kein zwingendes Bedürfnis, diese Schulden abzuwälzen, sondern nur das Bedürfnis, diese Schulden möglichst klein zu verzinsen. Und in dieser Beziehung sind sie sehr aufmerksam. Sobald günstige Verhältnisse eintreten, werden jeweilen Konversionen im Sinne der Herabsetzung der Zinse gemacht. Ich habe schon früher darauf hingewiesen und möchte es auch heute wieder thun, dass mit diesen Konversionen der Eisenbahngesellschaften eine ganz üble Wirkung erzeugt wird. Die Obligationen sind zumeist in der Hand der Schweizer, bei ruhigen Kapitalisten, bei öffentlichen Kassen. Sie sind solide Papiere. Die Aktien dagegen sind zumeist im Ausland. Die Aktionäre machen also den Prozess durch, dass sie die Anleihsenzinse herabdrücken und dadurch die Aktienzinse erhöhen. Das spielt sich auf unserm Rücken ab. Wir bekommen die kleinen Zinsen und geben dafür die grössern dem Auslande. Das ist die Amor-

tisation, wie sie sich gegenwärtig macht, d. h. es ist eigentlich keine Amortisation. Im Gegenteil, es ist eine Zunahme der Verschuldung zu verzeichnen. Wir haben dagegen den Vorschlag gemacht, dass sofort mit der Amortisation der Schulden zu beginnen, eine der ersten Aufgaben der künftigen Staatsbahnverwaltung ist. Die Berechnung geht dahin, dass sämtliche Schulden auf dem festen Bestand der Eisenbahnen in 60 Jahren amortisiert sein werden. Wir gehen dabei von dem Grundsatz aus, dass die Reinerträge der Bahnen nicht an die Staatsverwaltung, sondern wieder zurück auf die Bahnen gehen. Die Schulden der Bahnen müssen bezahlt werden, die Perfektionierung des Netzes und der Einrichtungen muss vollzogen werden und wenn dann noch Ueberschüsse vorhanden sind, so müssen sie dem Verkehr in der Weise dienstbar gemacht werden, dass die Tarife herabgesetzt werden. Da der Bund das Geld billiger haben wird als die Bahngesellschaften, so ist ganz evident, dass bei der Staatsbahnverwaltung sichere Ueberschüsse vorhanden sein werden. In dieser Verwendung der Ueberschüsse zu Verkehrszwecken liegt aber das eigentliche befruchtende Element.

Ich meine, dass dagegen — da komme ich nun noch auf die politischen Gesichtspunkte zu sprechen — diese letztern Erwägungen in den Hintergrund treten müssen. Herr Ständerat Wirz, mein politischer Gesinnungsgenosse, hat die politische Seite der Frage etwas eingehender behandelt. Ich muss mir gestatten, darauf zurückzukommen. Ich muss mir das um so mehr erlauben, weil mir der Vorwurf schon längst nicht mehr erspart war, dass ich einen Wandel der Gesinnung vollzogen habe. Ich muss zugeben: diese Angabe ist richtig. Ich habe einen Wandel der Gesinnung vollzogen, indem ich im Jahre 1891 noch ein eifriger Gegner der Verstaatlichung war, zur Zeit, da Herr Python ein ebenso eifriger Förderer der Verstaatlichung gewesen ist (Heiterkeit). Heute bin ich aus einem Saulus ein Paulus geworden und wünsche nichts sehnlicher, als dass es gelänge, das vorliegende Gesetz in Rechtskraft treten zu lassen und in Ausführung zu bringen. Dagegen habe ich nicht etwa die Meinung, mich über weitere Erklärungen aussprechen zu müssen, die mir gegenüber gemacht worden sind und die einen Wandel der Gesinnung in grösserem Umfange andeuten sollen. Wenn man die Sechzig hinter sich hat und über 35 Jahre im politischen Leben unentwegt gestanden ist, so kann man nicht politische Gesinnungen tauschen wie Kappen. In dieser Eisenbahnfrage aber habe ich einen vollständigen Wandel vollzogen. Ich bin nun bald sechs Jahre beim Eisenbahndepartement thätig. Ich hatte täglich mit den Eisenbahngesellschaften zu verkehren und Gelegenheit, in alle Zweige ihrer Verwaltung hineinzu-blicken. Sie werden es mir darum wohl nicht als Ueberhebung auslegen, wenn ich sage: ich habe Erfahrungen in der Administration der privaten Eisenbahngesellschaften gemacht. Diese Erfahrungen haben mich darüber belehrt, dass die privaten Eisenbahngesellschaften nicht im gewünschten und notwendigen Masse ihre Aufgaben erfüllen. Aber ich habe doch lange gemeint, es sollte besser werden, und blieb lange noch der Ansicht, dass der Staatsbetrieb nicht an die Stelle des Privatbetriebes treten müsse. Dann kamen aber die Untersuchungen über die Rückkaufsfrage, die uns namentlich in

den Jahren 1894 und 1895 beschäftigten und hier war ich wiederum veranlasst, mich in Verhältnisse hineinzuarbeiten, die nicht zur eigentlichen Administration gehören. Und bei diesen Studien über den Rückkauf hat sich allmählich und nicht ohne Widerstreben bei mir der Gesinnungswechsel vollzogen und ich kam zu dem für mich beruhigenden Abschluss und zur Ueberzeugung, dass die richtige Lösung unserer grossen Eisenbahnfragen darin liege, dass die Staatsbahnverwaltung eingeführt werde. Ich erkläre dies offen und stehe jeden Augenblick dazu. Dass ein Vorwurf deswegen auf mich fällt, mag ja sein, aber ich lasse ihn ruhig an mich kommen.

Herr Wirz hat die Verfassungsfrage berührt und auf den Antrag des Herrn Marti in der Expertenkommission Bezug genommen. Herr Marti habe selbst einen Verfassungsartikel vorgeschlagen. Dem ist nicht ganz so. Es war das Eisenbahndepartement, das noch am 7. März 1895 die Meinung hatte, es sei die Verfassungsrevision erforderlich. Hier ist noch der gedruckte Vorschlag, den ich an die Expertenkommission geleitet habe. Die Expertenkommission hat sich wiederholt damit befasst und Herr Marti hat dann eventuell, wenn die Verfassungsmässigkeit besprochen werden müsse, einen etwas abgeänderten Artikel vorgeschlagen. Aber er war nicht der Meinung, dass erst noch auf dem Wege der Verfassungsrevision vorgegangen werden müsse. Ich hatte damals diese Meinung, aber die Beratungen in der Expertenkommission haben mich eines andern belehrt. Die Gründe, welche für diese andere Belehrung thätig gewesen sind, haben wir in der Botschaft niedergelegt. Auf eine genauere Diskussion darüber will ich nicht eintreten.

Herr Wirz sagt, im Jahre 1852 habe man den Staatsbahnbetrieb abgelehnt und man habe gut daran gethan. Das ist auch meine Meinung. Von anderer Seite ist dem heute widersprochen worden. Man kann ja über diese historische Thatsache so oder anders denken. Ich bin allerdings auch der Meinung: es war besser gethan, dass im Jahre 1852 der Privatbahnbetrieb beschlossen worden ist. Aber das hindert mich nicht, jetzt nach circa 50 Jahren die Meinung zu haben, dass heute nur der Staatsbetrieb am Platze ist. Nicht was vor 50 Jahren gut gewesen ist, muss es auch heute noch sein. Wir stehen in ganz andern Verkehrsverhältnissen als vor 50 Jahren und inzwischen hat sich an unserer Grenze die Verstaatlichung der Eisenbahnen vollzogen oder ist im Vollzug begriffen.

Herr Wirz hat dann gemeint, die grosse Zahl der Angestellten — sie werden auf 25,000 geschätzt, meines Wissens sind es 22,000, übrigens kommt es nicht viel darauf an — sei eine Gefahr für die politischen Interessen der Schweiz. Allein diese 22,000 Angestellten werden nicht erst jetzt geschaffen, sie sind schon alle da. Und alle diese werden, so wie sie sind, in die Staatsbahnverwaltung übergehen. Es mindert an ihrem Bestande nichts und ich glaube auch an der Gesinnung derselben nichts. Denn meines Wissens sind sie heute schon so geschult, dass sie einer gewissen politischen Richtung angehören. Sie sind heute schon sehr thätig und sie werden diese Thätigkeit auch entfalten, wenn sie in der Staatsbahnverwaltung sind. Das eine deckt das andere. Ich sehe nicht ein, dass eine grössere Gefahr daraus erwächst, wenn diese Leute Staats-

beamte sind. Im Gegenteil, ich theile die Meinung des Herrn Isler, dass wenn diese Leute aus dem Privatdienst heraustreten und zu Staatsbeamten avancieren, sie das Bewusstsein haben werden, dass sie eine öffentliche Verpflichtung übernehmen, dass sie grossen öffentlichen und nicht nur fiskalischen Zwecken dienen und dieser Charakter wird darin zum Ausdruck kommen, dass sie ruhigere und — vom Standpunkt des Herrn Wirz aus zu reden — weniger gefährliche Leute sind.

Uebrigens, wie steht es da mit dieser Zahl der Bundesbeamten und Bundesangestellten? Man muss sich doch Rechenschaft geben. Wir haben an der ganzen Schweizergrenze ein Heer von Zollbeamten, die alle schwer bewaffnet sind. Die Militärverwaltung hat in der ganzen Schweiz herum Fabriketablissemamente mit einer grossen Zahl von Leuten. Sie legt überall Arsenale, Magazine an, sie hat Waffenplätze, Kasernen, ein grosses Heer von Beamten und merkwürdigerweise sind es gerade die Kantone, welche eine möglichst grosse Zahl von solchen Militäranstalten zu haben wünschen. Die Postverwaltung zählt 8000 Beamte mit Direktoren und einer grossen, durchgebildeten Hierarchie. Ich habe noch nie gehört, dass diese Zoll-, Militär- und Postbeamten eine besondere Gefahr für die Freiheit und Unabhängigkeit unseres Landes bedeuten oder dass eine grosse Störung politischer Interessen dabei zum Vorschein komme. Die Kantone haben zuerst den konzessionsgemässen Rückkauf sich vorbehalten und nicht der Bund. Wir sehen, dass in diesen Zeiten in den kräftigsten und grössten Gemeindewesen sich die Wandlung auch vollzieht, dass der Tramwaybetrieb von der Gemeindeverwaltung übernommen wird. Basel hat den Anfang gemacht und schon im ersten Jahre einige 100,000 Franken gewonnen. Zürich und St. Gallen sind gefolgt und andere Städte werden nachfolgen. Die Erkenntnis ist vorhanden, dass der Tramwaybetrieb in den Städten eine öffentliche Sache sei, die von der öffentlichen Gewalt verwaltet werden müsse. Im Ausland herrscht die gleiche Tendenz. Baden, Württemberg, Bayern und Elsass-Lothringen haben Staatsbahnen. Die angrenzenden österreichischen Bahnen sind Staatsbahnen, die italienischen Bahnen sind Staatsbahnen, aber mit Privatbetrieb. Es sind dort Ausnahmeverhältnisse, die wir nicht nachahmen wollen. Die französischen Bahnen sind allerdings Privatbahnen, grosse Netze — das Netz derjenigen Bahn, mit der wir am meisten verkehren, der P. L. M. hat 8000 km — aber diese Privatbahnen stehen unter einer sehr strengen Aufsicht des Staates, einer weit strengern als die unsrigen. Und diese französischen Bahnen — das ist dort eine selbstbewusste Thatsache — gehen im Jahre 1957 unentgeltlich an den Staat über. Allerdings hat Frankreich die Bahnen dann doch bezahlt. Nach einer Aufstellung, die ich gesehen habe, hat Frankreich bis Ende 1894 für die Privatbahngesellschaften an Zinsvergütungen und Subventionen 3500 Millionen bezahlt. So macht sich die Sache rings um uns herum. Diese Bahnen konsolidieren sich in grossen Netzen, stehen unter einheitlicher Staatsverwaltung, sind innerlich kräftiger, weisen eine höhere Leistungsfähigkeit auf. Und wir sollten diese Zersplitterung in kleine Netze, von denen das kleinste 260 km und das grösste 940 km hat, und mit dieser Zersplitterung auch die Verschuldung mit hinübernehmen in die künftige Zeit?

Ich meine daher: Die Frage ist nicht richtig beurteilt, wenn man erklärt, es sei eine vorherrschend politische Frage. Ich gebe zu, dass politische Gedanken damit verbunden werden können, aber weit wichtiger ist nach meiner Ansicht das wirtschaftliche Interesse, das in mehreren Voten dieser Tage zum Ausdruck gekommen ist und über das wir uns auch in der Botschaft einige Ausführungen erlaubt haben. Dieses wirtschaftliche Interesse ist so gross, dass es als ein nationales Interesse erklärt werden muss. Aus der Verstaatlichung der Eisenbahnen wird ein nationales Werk werden, das nicht einer Partei dienen kann, sondern allen Parteien, das dem ganzen Lande dienen muss. Ich glaube, es sei die Aufgabe des heutigen Tages, über diese wirtschaftliche Bedeutung der Frage noch etwas ernsthafter nachzudenken und ich habe die Hoffnung, dass dann auch meine politischen Freunde zur gemeinsamen Verwirklichung dieses grossen nationalen Gedankens beitragen werden.

**M. Python:** Je ne veux pas revenir sur la question, mais il y a un point qui m'intéresse, c'est celui-ci:

Je voudrais demander au chef du département, — je ne sais pas s'il peut nous répondre aujourd'hui, — s'il estime que le tribunal fédéral, appelé à interpréter les clauses des concessions, aura à le faire d'après les principes généraux du droit ou bien s'il est lié par les dispositions de la loi sur la comptabilité? Toute la question est là. Si vous estimez le tribunal fédéral lié par cette loi, nous n'avons pas besoin de faire des procès, cela ne servirait à rien; s'il est libre de baser son appréciation sur l'examen des concessions, c'est autre chose.

Nous ne sommes pas très au clair sur ce point. Le projet dit que les chemins de fer seront rachetés d'après les concessions et d'après la «Gesetzgebung»: c'est-à-dire d'après la législation fédérale. Et dans votre exposé de motifs, vous relevez tous les principes consacrés par la loi sur la comptabilité.

Ce point est très important et mérite d'être élucidé. Je ne demande pas une réponse à ma demande aujourd'hui, mais s'il y a lieu, je la déposerai par écrit.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Obschon keine neuen Momente mehr in die Diskussion hineingetragen werden können, werden Sie doch erwarten, dass ich auf einige der gefallen Voten repliziere. Ich will nicht auf die Kompetenzfrage eintreten, indem doch alle Belehrung unnütz wäre. Ich gebe nur meinem Bedauern darüber Ausdruck, dass derartige eminent wirtschaftliche Fragen bei uns nun einmal von der Politik nicht losgelöst und nicht mit derjenigen Objektivität behandelt werden können, welche sie ihrer Natur nach doch eigentlich erheischen. Ich werde also in meinen Ausführungen nur denjenigen Herren folgen, welche die Vorlage vom finanzpolitischen und wirtschaftlichen Standpunkt aus bekämpfen. Im Vordergrund dieser Widersacher stehen die Herren Gavard und Python. Herr Gavard bekennt sich als ein Anhänger der Verstaatlichung und auch Herr Python

hat durchblicken lassen, dass er unter gewissen Umständen mit der Verstaatlichung sich befreunden könnte. Nur gefallen den beiden Herren die Wege nicht, welche nun eingeschlagen werden sollen. Sie sind von dem Gedanken befangen, der konzessionsgemässe Rückkauf, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen wird, gehe auf eine Verkürzung der Aktionäre hinaus und sei deshalb vom moralischen Standpunkt aus eigentlich verwerflich. Herr Gavard stellt uns dann den Antrag, unsere Verhandlungen abbrechen, nicht abzustimmen über das Eintreten, sondern mit den Bahnverwaltungen zu unterhandeln und erst dann, wenn das Resultat dieser Unterhandlungen vorliegt uns weiter mit der Sache zu befassen. Was Herr Gavard und Herr Python wollen, ist nun eigentlich nichts anderes als der freihändige Rückkauf unter Verzichtleistung auf die Benützung des nächsten Kündigungstermines per 1. Mai 1898. Denn die Herren werden doch nicht glauben, dass es uns gelingen werde, wie behauptet worden ist, mit den Eisenbahngesellschaften bis Ende August ins Reine zu kommen. Das wird Herrn Gavard nicht gelingen und wenn man ihm zu den Unterhandlungen selbst die hundert Millionen mitgäbe, welche er verlangt hat (Heiterkeit) und selbst wenn er Herrn Python als Adjutanten mitnehmen würde. Wir unterhandeln mit der Nordostbahn seit neun Jahren über eine Vorfrage, nämlich die Zusammenlegung der Konzessionen der verschiedenen Linien und wir sind noch nicht zu einem Resultat gekommen! Glauben da die Herren, dass es möglich sei, mit der Nordostbahn sich innert einigen Wochen über die Hauptfrage zu verständigen, nachdem, wie wir in der Detailberatung sehen werden, die Differenzen zwischen den Rechnungen der Bahngesellschaft und dem Bunde nicht weniger als 57 Millionen Franken betragen? Solche Differenzen können nicht so leicht bereinigt werden. Das ist unmöglich, weil jede Partei die Verantwortlichkeit fürchtet. Ich glaube, gerade weil die Differenzen bei der Nordostbahn so gross sind, werden sie nur vom Bundesgericht endgültig ausgetragen werden können.

Von allen Wegen, welche für den Rückkauf eingeschlagen werden können, ist derjenige des konzessionsgemässen Rückkaufs der natürlichste, er war auch von den Parteien von Anfang an vorgesehen und es fragt sich nur, ob die Art und Weise, wie der Bundesrat und wie wir vorzugehen gedenken, billigen Anforderungen entspreche oder nicht. Die Herren Gavard und Python sagen nein. Sie glauben, man gebe den Aktionären zu wenig, man sei darauf ausgegangen, sie zu benachteiligen, um nicht einen stärkern Ausdruck zu gebrauchen. Da muss aber immer und immer wieder wiederholt werden, dass die Rechnungen absolut keine abgeschlossenen sind, es sind nur Mitteilungen, die uns vorläufig orientieren sollen und es ist deshalb absolut nicht richtig, wenn Herr Gavard sagt, dass in dieser Angelegenheit der Bundesrat und die Bundesversammlung Partei und Richter in einer Person seien. Nein, meine Herren, der Richter befindet sich in Lausanne und es darf darauf hingewiesen werden, dass das Bundesgericht gegenüber den Zumutungen des Eisenbahndepartements und des gesamten Bundesrates in Eisenbahnsachen jehewilen sein selbständiges Urteil immer zu wahren gewusst hat. Das haben wir des öfters erfahren. Nun hat Herr Python in der Kommission selbst gesagt, er

glaube, dass die Rechnungen keine grossen Aenderungen erleiden werden. Er hat damit indirekt doch eigentlich zugegeben, dass dieselben eine sehr ernsthafte Arbeit darstellen. Ich meinerseits will nun nicht soweit gehen, dass ich sage, die Rechnungen werden keine Aenderung erleiden, aber das muss man immer wieder betonen, dass der arithmetische Aufbau der Rechnungen keine grossen Differenzen mit denjenigen der Bahngesellschaften aufweist. Die Differenz bei der Centralbahn beträgt nicht viel mehr als Fr. 100,000 per Jahr, angesichts der grossen Summe, die hier in Betracht kommt, eigentlich eine Kleinigkeit. Die Differenzen betreffen die bei der Berechnung angewendeten Grundsätze weniger in Bezug auf die Kursverluste, die mit Ausnahme der Gotthardbahn von sämtlichen Bahnen anerkannt werden, vielmehr die Grundsätze, welche bei der Berechnung der Minderwerte angewendet wurden. Diese Grundsätze hat nun nicht das Eisenbahndepartement und nicht der Bundesrat und auch nicht die viel angefochtene kleine Expertenkommission erfunden, sondern die ursprüngliche Botschaft ist umgeändert worden auf der Basis der Grundsätze, welche von der grossen, 15 Mitglieder zählenden Expertenkommission aufgestellt worden sind. Herr Bundesrat Zemp hat Ihnen gesagt, dass diese grosse Expertenkommission sich in verschiedene Unterabteilungen teilte. Alle Berichte dieser Unterabteilungen sind einig, die Berichte der technischen Experten, wie diejenigen der juristischen, dass in Bezug auf die materiellen Minderwerte Abzüge gemacht werden können, nur giengen die Techniker dabei viel weiter als die andern, denn sie verlangten Abzüge auch für den Unterbau und für den Hochbau. Und was sagten die Juristen dazu? Herr Isler sagte uns heute vormittag, er bedaure, dass man als Experten nur Rechnungskünstler und keine Staatsmänner zugezogen habe. Nun waren in der juristischen Abteilung der Expertenkommission die Herren Scherb, a. Nationalrat Dr. Speiser, Nationalrat Ador, Nationalrat Comtesse, alles Staatsmänner, und was sagen diese Herren über die Minderwerte? Ich will Sie nicht lange belästigen, ich will Ihnen nur vorlesen, was sie in Bezug auf das Rollmaterial sagen:

«Dasselbe besteht aus Lokomotiven und Wagen. Wenn man «vollkommen befriedigend» als gleichbedeutend mit soviel als neu ansieht, so müsste man zum Schlusse kommen, dass das Betriebsmaterial, welches den neuesten technischen Anforderungen nicht mehr entspricht, vom Bunde überhaupt nicht übernommen werden müsste. Dies scheint aber zu weitgehend. Wir nehmen an, dass der Bund das Material, soviel es zum Dienste überhaupt noch tauglich ist, übernehmen müsse, ziehen aber aus dem Ausdrucke «vollständig befriedigend» die Konsequenz, dass der Bund Abzüge zu machen berechtigt sei, je nach dem Masse des Unterhalts und je nach der mutmasslichen Dauer der Zeit, während welcher ein Objekt im Bahndienste noch verwendet werden kann; soviel uns bekannt, bestehen technische Grundsätze über die Dauer der Verwendbarkeit von Lokomotiven und Wagen; der Bund wird also befugt sein, auf dem Betriebsmaterial je nach dessen Dienstalter, bzw. je nach der früher oder später eintretenden Dienstuntauglichkeit Abzüge zu Lasten der Gesellschaft zu machen.»

Das sagen die Staatsmänner und Juristen der

Kommission. Nun hat Herr Python auch gesagt, nirgends in der Welt komme das vor, dass am Anlagekapital Abzüge für materielle Minderwerte gemacht werden können. Ich kann Herrn Python sofort widerlegen. Es war mir als Präsident der Kommission, welche das Rechnungsgesetz vorberaten hat, zur Pflicht gemacht, auch die Staatsverträge zu untersuchen, welche die Schweiz mit den sie umgebenden Staaten betreffend diejenigen Linien abgeschlossen hat, welche dieselben auf ihrem Territorium gebaut haben. Nun hat die schweizerische Regierung mit der badischen Regierung unterm 27. Juli 1852 unter Art. 38, Absatz 2 folgendes vereinbart: «Machen sie (nämlich die schweizerische Bundesregierung oder die betreffenden Kantone) von dem Rückkaufsrechte Gebrauch, so wird der rückkaufende Teil der grossherzoglich Badischen Regierung sämtliche auf jene Bahnstrecken, nach dem früher erwähnten Kostennachweis verwendeten Anlagekosten, nach alleinigem Abzug des Minderwertes der einer Abnützung oder Fäulnis unterworfenen Teile ersetzen und zwar . . .» und dann kommen die Zahlungsbedingungen. So hat man 1852 die Bedingungen vereinbart.

Man weist nun gern auch auf das bei andern Verstaatlichungsversuchen vorgeschlagene Verfahren hin, führt aus, wie man damals in den Offerten an die Aktionäre ausserordentlich weit gegangen sei und wie die Bundesbehörden selbst eigentlich zu einer Täuschung des Publikums bezüglich des wahren Wertes der schweizerischen Eisenbahnvaloren beigetragen haben. Ich gebe meinerseits gern zu, dass man die Frage der Minderwerte bei den frühern Verstaatlichungsversuchen bedeutend unterschätzt hat, ich muss aber doch bitten, die frühern Operationen heute im Lichte der damaligen Verhältnisse zu betrachten. Ich verbreite mich über diese Angelegenheit, weil dieselbe in den kommenden Kämpfen um die Verstaatlichung eine grosse Rolle spielen wird. Man wird immer darauf hinweisen, der Bund habe 1887/88 für eine Prioritätsaktie der Nordostbahn Fr. 600 in 3 1/2 % eidgenössischen Obligationen und für eine Stammaktie Fr. 500 angeboten, aber man fügt nie bei, dass der Bundesrat bei seiner Abmachung mit der Nordostbahn ausdrücklich die Hoheitsrechte des Bundes vorbehalten und dass dieser Vorbehalt den Sinn hatte, dass der Bund nicht verhalten werden könne, die Moratoriumslinien der Nordostbahn zu bauen. Da, in der Entlastung von dieser Verpflichtung, liegt die Differenz zwischen dem damaligen Angebot und dem heute berechneten Liquidationswert. Was nun den Ankauf der Jura-Simplon-Prioritätsaktien betrifft, so ist ja richtig, sagen wirs in aller Ruhe, dass man die damaligen Verhältnisse der fusionierten Bahn ins Auge gefasst und namentlich in Betracht gezogen hat, dass die zugesicherte Rente der Fr. 600, die man für eine Prioritätsaktie offerierte, nur Fr. 18 machte, wogegen die Vorzugsdividende Fr. 22 1/2 betrage, also ein Gewinn von 4 1/2 Fr. vorhanden sei. Der Gewinn war in den ersten zwei Jahren da, aber nun trat etwas dazwischen, das wir nicht voraussehen konnten: die Revision des Art. 9 im Gesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen betreffend die Ruhetage und die Präsenzzeit der Eisenbahnangestellten. Dieses Gesetz hatte auf die Einnahmen der J. S. eine üble Wirkung. Im Jahre 1890 giengen dieselben um Fr. 1,554,000 zurück, im Jahre 1891 um wei-

tere Fr. 1,756,000. Während das Reinerträgnis beim Ankauf unserer Aktien Fr. 10,780,000 betragen hatte, sank es innert zwei Jahren, namentlich infolge der genannten Gesetzesrevision, auf Fr. 7,505,000. Ich darf behaupten, dass ohne diesen Umstand der Bund voraussichtlich nicht nur ungeschmälert seine Dividende von  $4\frac{1}{2}\%$  bezogen hätte, sondern dass wir, weil wir heute die J. S., deren Reinerträgnisse als für den Rückkauf massgebend erst von 1890 bis 1899 gezählt werden, voraussichtlich nicht nach dem Anlagekapital, sondern nach den Reinerträgnissen hätten zurückkaufen müssen, wahrscheinlich auch in Bezug auf das angewendete Kapital wiederum zu unserm Gelde gekommen wären. Ich komme nun auf den Ankauf der Centralbahn. Man wirft immer mit der Behauptung um sich, wir hätten für die Centralbahn Fr. 1000 bezahlt. Nun wird es gut sein, wenn wir in dieser ernsthaften Versammlung nicht den Volksversammlungston anschlagen. Wir haben für eine Centralbahnaktie nicht Fr. 1000 bezahlt, sondern wir offerierten Fr. 30 Rente unkündbar für den Gläubiger auf ewige Zeiten. Allerdings wurde ein Nominalbetrag von Fr. 1000 vorgesehen, aber im Interesse des Bundes, damit er, wenn der Zinsfuss zurückgehen würde, die Rente künden und den Gläubigern eine kleinere Rente offerieren könne. Und wir gaben diese Rente zu einer Zeit aus, da der Kurs auf 87 stand. Das macht also Fr. 870, die wir für eine Aktie bezahlt haben. Daran sind indessen noch weitere Fr. 20 abzuziehen weil wir die Centralbahn mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1891 kauften, der Zinsgenuss der Rente aber erst vom 1. August 1891 an lief. Wir hätten also einen Kaufpreis von Fr. 850. Nun ist aber wohl zu beachten, dass, wenn wir sagen, der Liquidationswert der Centralbahn sei Fr. 543, wir die Centralbahn nicht heute zurückkaufen, sondern dass sie erst im Jahr 1903 an den Bund übergeht; die Verhältnisse der Centralbahn haben sich in letzter Zeit sehr entwickelt und so gestaltet, dass voraussichtlich bis 1903 eine Dividende von 35 wird bezahlt werden können. Berechnen Sie den Zins von diesen Fr. 543 in eidgenössischen Rententiteln von  $3\frac{1}{2}\%$ , so giebt das Fr. 19, die Aktionäre touchieren 35, was eine Differenz von Fr. 16, bezw. Fr. 112 ausmacht. Der Wert einer Centralbahnaktie ist demnach heute selbst auf Grund der Botschaft des Bundesrates Fr. 655 und wenn der Bund pro 1903 in den Besitz der Centralbahn treten will, so wird er den Aktionären den entgangenen Gewinn vergüten müssen. Das gleiche gilt bei der J. S. und bei allen andern Bahnen. Nun kommen auch bei der Centralbahn die Wirkungen des Gesetzes über die Ruhetage und die Präsenzzeit der Angestellten in Betracht. Nehmen Sie bei der C. B. nur einen jährlichen Ausfallsdurchschnitt für die zehn Jahre, welche für die Berechnung in Betracht kommen, und multiplizieren Sie diese Summe mit 25, so ist wegen dieses Gesetzes der Wert um ganze 15 Millionen geringer, das macht für die Aktie wieder einen Unterschied von Fr. 150, wir hätten also schon Fr. 805. Nun kommen die Bauverpflichtungen, die mit 15 Millionen angeschlagen sind. Hatte man im Jahr 1890, als der Centralbahnhandel vorbereitet wurde, eine Ahnung davon, dass in Basel ein Bahnhof notwendig werde, der über 17 Millionen kostete oder hätte man eine Ahnung davon, dass in Olten der Bahnhof 4 Millionen und in Bern der Güterbahnhof 3 Millionen

verschlingen würde? Niemand konnte das voraussehen.

Herr Isler lacht über meine Rechnung, ich will ihm aber beweisen, dass das Geschäft gut war. Wir hätten als Zins der 100,000 Aktien jährlich Fr. 30 Rente bezahlen müssen, macht 3 Millionen, während die Centralbahn letztes Jahr Fr. 3,500,000 rentierte (Dividende der Aktionäre), Fr. 680,000 Amortisation des Obligationenkapitals; Fr. 200,000 legte sie in den Reservefonds, macht eine Mehreinnahme von rund Fr. 1,400,000. Sie sehen, das Geschäft wäre dormalen kein ungünstiges. Wenn dennoch die Centralbahnaktie nur mit Fr. 543 gewertet ist, so kommt das, abgesehen vom Abzug für Minderwerte, davon her, dass wir die Centralbahn auf Grund der Reinerträgnisse der Jahre 1888—1897 zurückkaufen.

Wie das Rechnungsergebnis bei der Centralbahn für den Bund günstig ist, so ist es auch bei allen übrigen Bahnen günstig, weil der wirtschaftlichen Entwicklung der letzten zehn Jahre eben keine Rechnung getragen ist.

Es ist dann bezüglich der Wertung unserer Aktien auf die Börsenkurse hingewiesen worden. Herr Bundesrat Zemp hat bereits darauf geantwortet und ich möchte nur darauf aufmerksam machen, dass, wenn man die Börsenkurse als einen Faktor betrachtet, der berücksichtigt werden sollte, man dann nicht einfach die gegenwärtigen Kurse hervorheben und sagen soll: so und so viel ist mein Titel wert. Wir kaufen ja die Mehrzahl der Aktien nach den Reinerträgnissen der letzten zehn Jahre und in diesen waren die Kurse unserer Aktien grossen Schwankungen unterworfen. Ich habe hier z. B. — das interessiert die Herren Gavard und Python — ein Kursblatt, auf dem einige Zusammenstellungen sich finden, aus denen hervorgeht, dass die Jura-Simplon am 14. Januar 1893 nur 105, am 4. Januar 1892 nur 118 gegoten hat u. s. w. Also steht es mit diesen Kursbemessungen nicht so schlimm.

Ich weiss nun gar wohl, und ich gebe da den Herren Gavard und Python gern recht, dass die Vorlage von einer gewissen Seite freundlicher aufgenommen worden wäre, wenn man den Liquidationswert der Aktien höher gestellt hätte. Das weiss ich ganz genau und ich unterschätze weder die Macht der Börse noch die des Kapitals. Ich habe auch in den Sitzungen der Expertenkommission immer gesagt, man müsse diesbezüglich vorsichtig sein, aber angesichts der einstimmigen Expertenberichte durfte man gar nicht anders handeln als so, wie von den Bundesbehörden bei der Bewertung der Aktien vorgegangen worden ist.

Mit all' dem will ich nicht gesagt haben, dass alle Verständigungsversuche von der Hand zu weisen seien. Ich will mich dabei nicht auf sogenannte Billigkeitsgründe einlassen. Die Gefühlspolitik spielt im Geschäftsleben — und wir haben es ja hier mit einem Geschäft grossen Stils zu thun — eine sehr untergeordnete Rolle. Allein es giebt Konzessionen, welche mit gutem Gewissen gemacht werden können, und die im Interesse der Eisenbahngesellschaften wie des Bundes liegen. Eine erste Konzession liegt nach meiner Ansicht im Entschädigungsmodus. Ich habe stets darauf hingewiesen, wir müssen darnach trachten, dass die Eisenbahnschuld hauptsächlich in der Schweiz untergebracht werde. Nun ist aber wohl zu beachten — Herr Bundesrat Zemp führte das schon aus —, dass eigentlich nur das Obligationen-

Kapital in der Schweiz placiert ist, während das Aktienkapital zum grössten Teil im Ausland liege. Ich meine nun, wenn man die schweizerischen Kapitalisten berücksichtigen will, so müsste man die Obligationen unbedingt mit 3½ % Schuldscheinen abfinden. Die Aktionäre werden eine 3 % Rente vorziehen, wenn wir ihnen dafür einen entsprechenden Betrag an Kapital auszahlen. Ich glaube, hier sei ein Boden der Verständigung. Man kann ja allerdings dagegen einwenden, die 3 % Rente stehe gegenwärtig in Paris al pari, allein man kann auf der andern Seite doch auch sagen: wir wissen nicht, wie sie stehen wird, wenn wir uns zu einer Operation entschliessen, die in die 200 und 300 Millionen Franken gehen wird.

Ein zweiter Boden für die Verständigung liegt darin, dass der Bund ein Opfer bringt, um das finanzielle Risiko nicht übernehmen zu müssen, das zwischen der Ankündigung des Rückkaufs und der Uebernahme der Bahnen, also in einem Zeitraum von 5 Jahren, liegt. Ich deutete schon an, dass den Aktionären die Differenz zwischen Zins und Dividende unter allen Umständen vergütet werden müsse. Es scheint mir in der That im Interesse des Bundes zu liegen, dass die Finanzierung so rasch als möglich nach der Ankündigung des Rückkaufs vorgenommen wird.

Ein dritter Punkt der Verständigung bezieht sich allerdings nur auf diejenigen Bahnen, welche nach den Reinerträgen zurückzukaufen sind, er betrifft die noch auszuführenden Neu- und Ergänzungsbauten, wo man einen Verteiler von 50 % zwischen Bund und Gesellschaften angenommen hat. Ich glaube, man kann auch einen andern Verteiler vorsehen, ohne dass man sich in irgend einer Weise vergiebt.

Nun kann ich noch eine Einwendung nicht mit Stillschweigen übergehen — es hat zwar schon Herr Ruchet davon gesprochen —, sie betrifft den Vorwurf der Krämerpolitik, der marchandage. Eine Zeitung schrieb gestern: «Ce qui se passe maintenant est bien fait pour dégouter du rachat tous ceux qui ne veulent pas livrer la politique fédérale aux intrigues des affairistes les plus dévergondés». Meine Herren! Dieser Vorwurf nimmt sich eigentümlich aus, weil er von einer Seite kommt, die uns gestern einen merkwürdigen Vorschlag gemacht hat. Worauf gründet sich der Vorwurf? Darauf, dass die Kommission Ihnen vorschlägt, es solle der Bund als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn in all deren Verpflichtungen bezüglich des Simplondurchstichs eintreten, unter dem Vorbehalt, dass die Subventionen, welche die Kantone und Gemeinden und auch Italien versprochen haben, wirklich eingeworfen werden. Auf was stützen wir uns, indem wir diesen Vorschlag machen? Wir stützen uns auf die Botschaft des Bundesrates selbst, auf die positiven Abmachungen, die vorliegen. In dem Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über das Unternehmen des Simplondurchstichs und die bezüglichen Verhandlungen mit Italien wird auf Seite 17 folgendes gesagt: «Im Fusionsvertrage wurde ausdrücklich die Wichtigkeit der Verbindung mit Italien durch den Simplon anerkannt, und es gieng die neue Gesellschaft, um in dieser Beziehung den Kantonen, welche für den Simplondurchstich Subventionen bewilligt haben, ein Pfand zu geben, gegenüber diesen Kantonen, und zwar gegenüber jedem für sich, die förmliche Verpflichtung ein, zur Ausführung dieses Werkes

(Simplontunnel nebst nördlicher Zufahrtslinie) zu schreiten . . . ». Das sagt der Bundesrat selbst und es ist ein Gebot der Ehrlichkeit, wenn er in die Verpflichtungen der Jura Simplon gegenüber den Kantonen eintritt. Es wäre ein Leichtes und auch dankbar, den Anti-Rachatisten den Vorwurf der marchandage, mit etwas Salz gewürzt, zurückzugeben, allein ich habe mir vorgenommen, diese Frage mit jener Ruhe zu behandeln, welche auf der guten Sache, die wir vertreten, begründet ist.

Ich komme nun zum Schlusse meiner Ausführungen.

Wenn man die Frage, losgelöst von allen politischen Erwägungen und allen andern Nebenrück-sichten, betrachtet, so ist sie doch sehr einfach. Nach den Konzessionen sind wir berechtigt, auf den 1. Mai 1898 von den fünf Hauptbahnen vier und die Gotthardbahn 1904 zu künden. Sollen wir den grossen Schritt wagen, ja oder nein? Es nützt dabei nichts, mit andern Ländern zu exemplifizieren oder Reden der Opposition im deutschen Reichstag oder des Herrn Rickert im preussischen Landtag vorzulesen. Wir müssen die Frage nach unserem eigenen Befund beantworten. Die Wünschbarkeit der Verstaatlichung, glaube ich, ist erwiesen und ich brauche kein Wort mehr darüber zu verlieren. Ist man über diese fundamentale Frage hinaus, so müssen wir uns fragen, ob die dermalige politische Lage derart sei, dass wir eine so grosse Operation durchführen können. Die zweite Frage lautet: sind die Verhältnisse des Geldmarktes derart, dass wir die Finanzierung durchführen können? Was die politische Lage anbetrifft, so glaube ich, es sei in der nächsten Zeit an eine Störung nicht zu denken. Ueber allen Wipfeln ist Ruh, und es wird nach menschlicher Berechnung in den nächsten Jahren so bleiben. Aber auch der Geldmarkt ist zur Vornahme einer derartigen Finanzoperation aufnahmefähig. Ich habe schon ausgeführt: es kommt bei der Vornahme dieser Operation nur auf die Bedingungen an. Wenn Sie dem Vorschlag der Experten beipflichten und auf einen Obligationenzins von 3½ % abstellen, so bin ich sicher, dass es sich nicht um ein Anleihen im grossen Stil, sondern um eine Konversionsoperation handeln wird. Die schweizerischen Eisenbahnobligationen liegen zum grössten Teil bei unsern Banken, Ersparniskassen und Versicherungsgesellschaften, auch in den Händen grosser und kleiner Kapitalisten, und Sie können nicht mit einem fremden Finanzkonsortium einen Vertrag abschliessen und die 600 Millionen den inländischen Titelinhabern einfach heimzahlen, ohne dieselben ganz erheblich zu schädigen. Was sollen sie mit dem Geld anfangen, was sollen namentlich die Gesellschaften damit beginnen, die laut Statuten im Ausland keine Valoren placieren dürfen? Sie werden froh sein, die Konversion vornehmen zu können, vorausgesetzt, dass man den Eigenheiten des schweizerischen Geldmarktes Rechnung trägt und einen anständigen Zins giebt. Diese Operation wird also nicht so schwer durchzuführen sein, wenn man sich nicht auf die Idee versessen hat, man wolle nur 3 oder nur 3¼ % Zins zahlen.

Sind wir über die aufgeworfenen Präliminarfragen hinaus, so haben wir uns auch vom finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkte aus das Geschäft etwas näher zu besehen. Es sind nun hier Befürchtungen bezüglich der Rentabilität der künftigen Bundesbahnen geäussert worden. Ich will von allen Rech-

nungen der Botschaft Umgang nehmen. Denken Sie sich alle diese Berechnungen weg und setzen Sie voraus, dass wir für eine Aktie unserer sämtlichen Bahnen nicht nur den Nominalbetrag, sondern darüber hinaus noch 20% Agio bezahlen müssten, so erhalten Sie folgendes Bild: Das Aktienkapital der sämtlichen Bahnen beträgt 321 Millionen. Dazu 20% Zuschlag gleich 64 Millionen, macht 385 Millionen. Diese 385 Millionen Franken à 3½% verzinst erfordern Fr. 13,475,000, während die schweizerischen Bahnen im Jahre 1895 an Dividenden rund 18 Millionen verteilt haben. Wir hätten also eine Differenz von Fr. 4,525,000; müsste nur der Nominalbetrag der Aktien bezahlt werden, so hätten wir einen Gewinn von 7 Millionen Franken. Diese Millionen wandern, weil die Aktien hauptsächlich in ausländischem Besitz sind, zum grössten Teil über die Grenze, sie sind ein Tribut, den wir dem Ausland entrichten und an welchen Jeder, der die Eisenbahn benützt, sei er Kaufmann, Industrieller, Handwerker oder Landwirt, beitragen muss. Je eher wir uns von diesem Tribut loslösen, desto eher werden wir unsere wirtschaftliche Lage verbessern, sei es nun, dass wir diese Millionen, die für uns im andern Fall verloren sind, für Amortisationen, sei es, dass wir sie für Erleichterungen und Verbesserungen im Betrieb verwenden.

Frankreich, ist gesagt worden, wird in wenig mehr als 50 Jahren in den unentgeltlichen Besitz der Bahnen gelangen, Deutschland und Oesterreich-Ungarn haben die Gefahr erkannt und sind demselben mit der Verstaatlichung zuvorgekommen und gegen die Mitte des künftigen Jahrhunderts werden wir von einem Netz von Staatsbahnen umgeben sein, welche unentgeltlich den betreffenden Staaten zugefallen und in der Lage sind, die Personen und Güter im inter-

nationalen Verkehr selbst zu befördern und unsere verschuldeten Bahnen zu umgehen. Nach meiner Ansicht heisst es heute, ebenfalls Stellung zu nehmen, unser Urteil nicht durch untergeordnete Gesichtspunkte trüben zu lassen, sondern mit Mut und Entschlossenheit den kühnen Wurf zu thun.

—  
A b s t i m m u n g. — *Votation.*

Das Eintreten wird mit 26 gegen 17 Stimmen beschlossen.

(L'entrée en matière est décidée par 26 voix contre 17.)

Für Eintreten stimmen die Herren:

(Ont voté pour l'entrée en matière MM. :)

Ammann, von Arx, Battaglini, Berthoud, Blumer (Zürich), Blumer (Glarus), Geel, Golaz, Hildebrand, Hoffmann, Hohl, Isler, Kellersberger, Leumann, Müller, Munzinger, Ritschard, Robert, Ruchet, Scherb, Scherrer, Scheurer, Simen, Stössel, Stutz, Zweifel.

Gegen Eintreten stimmen die Herren:

(Ont voté contre l'entrée en matière MM. :)

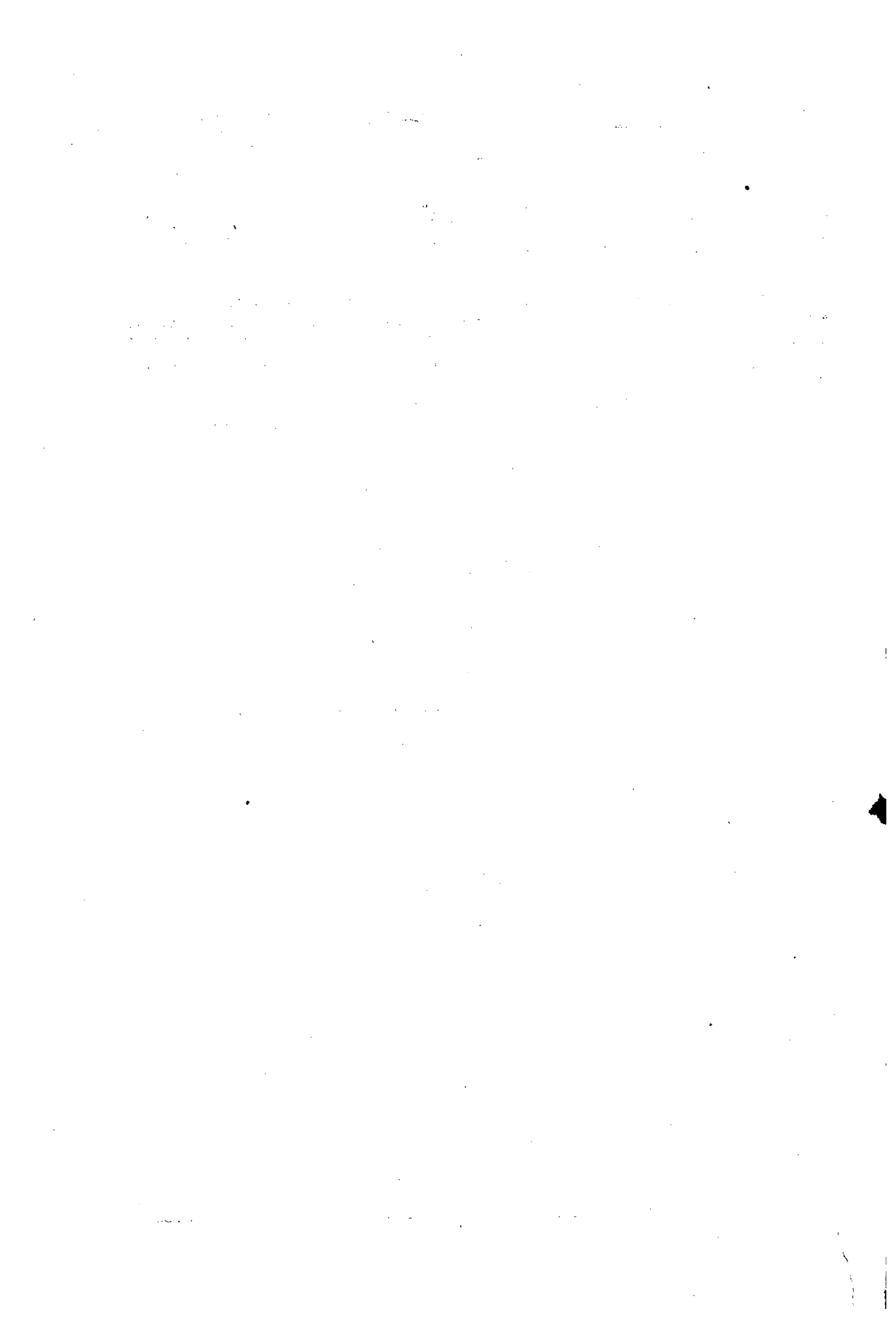
Bossy, Dähler, Gavard, Keiser, Kumin, Lusser, Muheim, Python, Reichlin, Richard, Romedi, Schmid-Ronca, Schumacher, de Stockalper, de Torrenté, Wirz, Wyrtsch.

Herr Raschein als Präsident stimmt nicht.

(M. Raschein, comme président, ne vote pas.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici, le débat est interrompu.)





## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1897 - 16:00
Date	
Data	
Seite	341-358
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 801

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> 23

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 23. Juni 1897, nachmittags 4 Uhr. — Séance du 23 juin 1897, à 4 heures de relevée.

Vorsitz: } Hr. Raschein.  
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

#### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Detailberatung. — *Discussion article par article.*

(Siehe Seite 341 hievor. — Voir page 341 ci-devant.)

Es liegen folgende neue Anträge vor:

**Antrag**  
von Hrn. Ständerat Berthoud.

23. Juni 1897.

Art. 2. Der Erwerb von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen statt, und es hat der Bundesrat auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzumelden gegenüber:

1. der Jura-Simplon-Bahn;
2. der schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
3. der Vereinigten Schweizerbahnen.

Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Erwerb der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen massgebend sind.

**Antrag**  
von Hrn. Ständerat Leumann.

In Art. 2, Alinea 2, soll es heissen: kann der Bundesrat (statt wird der Bundesrat).

Les nouvelles propositions suivantes sont en présence:

**Proposition**  
de M. le conseiller aux Etats Berthoud.

23. juin 1897.

Art. 2. L'acquisition des chemins de fer aura lieu par voie de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions, et le conseil fédéral dénoncera le rachat sur cette base et pour le plus prochain terme prévu:

- 1<sup>o</sup> au Jura-Simplon;
- 2<sup>o</sup> au Central-Suisse, y compris sa part à des lignes communes;
- 3<sup>o</sup> à l'Union suisse.

Le conseil fédéral est autorisé moyennant l'assentiment de l'assemblée fédérale, à acheter de gré à gré, etc. (rédaction de la commission).

**Proposition**  
de M. le conseiller aux Etat Leumann.

A l'article 2, alinéa 2, dire: pourra exclure (au lieu de exclura).

**Titel und Ingress.**

*Titre et préambule.*

**M. Python:** Il me semble que le titre est incomplet parce qu'il ne mentionne pas la construction de lignes. Je crois qu'il vaudrait mieux dire: Loi fédérale concernant les chemins de fer.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen beantragen, an der Fassung des Bundesrates und der Kommission festzuhalten, indem damit ganz genau gesagt wird, was wir mit dem Gesetz wollen. Wir wollen vorerst gewisse Bahnen erwerben und dieselben betreiben. Wenn wir später in den Fall kommen, neue Linien zu bauen oder zu kaufen, werden wir ein besonderes Gesetz erlassen. Ich glaube, es sei deutlicher, wenn hier ganz genau gesagt wird, was speziell dieses Gesetz enthält.

**Abstimmung. — Votation.**

Mit 18 gegen 10 Stimmen wird der Antrag der Kommission angenommen.

(Par 18 voix contre 10 la proposition de la commission l'emporte sur celle de M. Python.)

**Art. 1.**

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Der Art. 1 spricht dem Bunde grundsätzlich das Recht zu, Bahnen auf eigene Rechnung zu erwerben, und zwar sollen vorerst nur diejenigen Bahnen verstaatlicht werden, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grössern Theils derselben dienen. Die Gründe dieser Beschränkung habe ich Ihnen in meinem Referat über das Eintreten auf die Vorlage bereits auseinandergesetzt. Von der Verstaatlichung sollen auch alle diejenigen Linien ausgeschlossen werden, deren Erwerb nur mit unverhältnismässig grossen Opfern erreichbar wäre. Wir werden beim nächsten Artikel Gelegenheit haben, uns hierüber ausführlich zu verbreiten.

Der Bund wird die Bahnen unter dem Namen «Schweizerische Bundesbahnen» betreiben. Es wären uns ohne Zweifel für diese Bahnen auch andere geeignete Titel zur Verfügung gestanden, wie: «Eidgenössische Bahnen», «Schweizerische Staatsbahnen», «Schweizerische Landesbahnen», «Bundesbahnen der Schweizerischen Eidgenossenschaft» u. s. w. Die Kommission hat sich aber mit der Firma der künftigen Staatsbahnen nicht viel beschäftigt und ohne anderes den Titel angenommen, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen war.

Das letzte Lemma des Art. 1 enthält den Satz, dass mit einer Eisenbahn auch Nebengeschäfte, die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden können. Die Kommission schlägt Ihnen vor, nach Nebengeschäfte «Dampfschiffunternehmungen u. s. w.» einzuschalten und im übrigen vorzusehen, dass auch die Beteiligungen bei Nebenbahnen auf den Bund übergehen können. Es kommt sehr oft vor, dass Bahnunternehmungen

sich bei Nebenbahnen im Interesse der Alimentation ihrer eigenen Linien und auch um bei denselben eine dominierende Stellung einnehmen zu können, beteiligen. Sie beteiligen sich unter der Form der Uebernahme von Obligationen, Aktien u. s. w. Das ganz gleiche Interesse, welches für die Privatbahnen am Zustandekommen dieser Nebenbahnen existiert, ist auch für den Bund vorhanden. Die Kommission findet daher, es sei nur recht und billig, wenn man diese Beteiligungen an Nebenbahnen nicht den betreffenden Gesellschaften zur Liquidation lasse, sondern wenn der Bund dieselben übernehme.

Was die Nebengeschäfte anbelangt, so war früher darunter auch die Imprägnieranstalt der N. O. B. in Zürich zu verstehen, die aber seither eingegangen ist. Man hat darunter z. B. auch Lagerhauseinrichtungen, welche die Bahnen in Romanshorn, in Brunnen, in Morges besitzen, verstehen wollen. In der Botschaft hat man diese Lagerhauseinrichtungen als integrierende Bestandteile der Bahnunternehmungen betrachtet und es fallen unter den Nebengeschäften eigentlich nur die Dampfschiffunternehmungen auf dem Bodensee und auf dem Zürichsee in Betracht. Die Dampfschiffe auf dem Bodensee vermitteln den Verkehr zwischen den Häfen des Bodensees, namentlich zwischen Romanshorn und Lindau. Die Kommission betrachtet es gewissermassen als selbstverständlich, dass diese Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee zur Vermittlung des Verkehrs zwischen den bayrischen Bahnen und der N. O. B. fortbestehen soll. Wenn eine bezügliche Bestimmung nicht aufgenommen worden ist, oder wenn diese Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee nicht in die Berechnungen eingezogen worden ist, so geschah es deshalb, weil diese Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee in keinem Zusammenhange mit den Konzessionen steht. Von weniger grosser Bedeutung ist die Dampfschiffunternehmung auf dem Zürchersee, weil seit ungefähr Jahresfrist beide Ufer des Zürchersees mit Eisenbahnen bedient werden. Gleichwohl hängt die Bevölkerung an diesen Dampfschiffverbindungen. Das geht aus einer Eingabe hervor, welche an den Bundesrat und an die Mitglieder des Nationalrates und des Ständerates gerichtet ist. Diese Eingabe ist namens der Stadträte von Zürich und Rapperswyl, sowie der Gemeinderäte sämtlicher Seegemeinden unterzeichnet. In dieser Eingabe wird ausgeführt, wie die Bemerkung in der Botschaft, dass die Dampfbootunternehmung der N. O. B. auf dem Zürchersee als Nebengeschäft zu betrachten und daher vom Bund nicht zu übernehmen sei, bei allen Seegemeinden Beunruhigung verursacht habe. Die Eingabe fährt dann fort: «Wir geben zu, dass der Dampfschiffverkehr seit Eröffnung der links- und rechtsufrigen Bahnen abgenommen hat, aber dennoch sind namentlich die Querverbindungen — zumal seit der Inbetriebsetzung der Linien Wädenswil-Goldau und Thalweil-Zug — ganz unentbehrlich; auch die Längsfahrten zwischen Zürich und Rapperswyl, in Verbindung mit den Uferstationen, werden noch oft und gerne benutzt.

Wir geben ferner zu, dass jetzt die Ausgaben grösser sind, als die Einnahmen, sind aber überzeugt, dass durch Einführung von einheitlicheren Fahrkarten und Fahrtaxen die Schiffe weit mehr benutzt würden, als es jetzt der Fall ist, und zwar

ohne der Frequenz der Eisenbahnen nennenswerten Eintrag zu thun.

Sollte der Bund die Schiffe nicht übernehmen, so würde sich kaum eine Gesellschaft finden, welche die Schifffahrt ohne finanzielle Hilfe der Gemeinden betreiben könnte. Die meisten Gemeinden werden sich aber, weil ohnehin mit Steuern stark belastet!, kaum zur Bezahlung von Subventionen herbeilassen und es wäre somit eine mangelhafte Verbindung beider Seeufer und teilweise Verödung des Sees, namentlich des obern Teils desselben, ganz sicher zu erwarten.»

Diese Gemeinden haben offenbar die Botschaft des Bundesrates schlecht interpretiert, indem es absolut nicht in seiner Absicht gelegen hat, diese Dampfschiffunternehmung auf dem Zürchersee nach Uebnahme der N. O. B. eingehen zu lassen. Sie konnte nur wegen der angeführten Gründe nicht in die Berechnungen aufgenommen werden. Wenn die N. O. B. seiner Zeit die Dampfschiffe auf dem Zürchersee übernommen hat, so hatte sie dazu ihre guten Gründe, welche heute noch bestehen. Sie wollte sich damit nämlich eine lästige Konkurrenz vom Leibe schaffen. Sie wissen, dass schon früher bei den V. S. B. ein Billet nach Rapperswyl nicht mehr oder noch weniger gekostet hat als ein Billet nach Uster oder nach Aathal oder Rüti, welche viel weniger weit gelegen sind. Es ist also den V. S. B. aus dem Dampfschiffverkehr auf dem Zürchersee eine schädigende Konkurrenz erwachsen. Als dann die linksufrige Zürcherseebahn erstellt wurde, machte sich diese Konkurrenz auch für die N. O. B. bemerkbar. Es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn die N. O. B. diese Dampfschiffunternehmung angekauft hat. Diese Konkurrenz würde natürlich auch unter den Bundesbahnen fortbestehen, wenn die Dampfschiffunternehmung nicht auch miterworben würde. Nun darf darauf aufmerksam gemacht werden, dass durch den letztjährigen Bericht der N. O. B. das Defizit auf der Dampfschiffunternehmung auf dem Zürchersee nur Fr. 6300 betragen hat, und es lohnt sich nicht der Mühe, wegen dieses kleinen Betrages eine grosse Bevölkerung vor den Kopf zu stossen und zu erklären: Wir übernehmen diese Dampfschiffe nicht. Wie gesagt, so war es nicht gemeint. Nur darf in dem Gesetze nicht gesagt werden: Wir übernehmen diese Dampfschiffe. Denn sonst könnte die N. O. B. jeden Preis von uns verlangen. Das darf aber nicht sein, sondern wir wollen mit der N. O. B. unterhandeln oder dann, wenn diese Unterhandlung zu keinem Abschluss führt, in anderer Weise für die Beseitigung dieser Konkurrenz besorgt sein und vielleicht mit einer neuen Dampfschiffunternehmung, was aber kaum denkbar ist, der Bevölkerung Satisfaktion geben. Ich glaube, namens der Kommission diese Petenten beruhigen zu können, indem keine Absicht vorhanden gewesen ist, diese Dampfschiffunternehmungen auf dem Zürcher- und Bodensee eingehen zu lassen.

Zu weiteren Bemerkungen sehe ich mich vorläufig nicht veranlasst.

**M. Python:** Je voudrais apporter quelques modifications de forme et de fond à l'art. 1 que nous dictons.

Je ne sais pas s'il en est de même en allemand, mais l'expression française: La Confédération acquerra

et exploitera etc. implique un ordre donné à la Confédération ce qui n'est certainement pas dans les intentions du projet. Ce que l'on veut donner à la Confédération, c'est un droit et non pas une obligation, or en français l'emploi du futur dans cette expression implique, je le répète, une obligation.

Je voudrais donc changer cette forme et dire: La Confédération a le droit d'acheter et d'exploiter pour son compte, sous le nom de chemins de fer fédéraux etc.

Dans cette seconde partie de la phrase, je voudrais supprimer ce nom qui n'est pas nécessaire et sur lequel nous ne sommes pas d'accord. L'important est que les chemins de fer appartiennent à la Confédération, le nom peut être supprimé.

On a proposé de dire: «Chemins de fer suisses», je me demande si cette expression est bien celle que l'on doit choisir? Qu'entendez-vous par chemins de fer suisses? Est-ce les chemins de fer qui appartiennent à la Suisse ou simplement ceux qui sont établis sur territoire suisse. Il vaudrait mieux dire: «établis sur territoire suisse», parce que nous avons sur notre sol des chemins de fer qui ne sont pas la propriété de sociétés suisses, mais de sociétés ou d'états étrangers. C'est le cas par exemple pour la gare de Genève qui appartient à une compagnie française, le Paris-Lyon-Méditerranée. Pourrait-on appeler ce tronçon chemin de fer suisse? En réalité, il ne l'est pas puisqu'il est propriété d'une société française.

On peut faire la même observation en ce qui concerne l'une des gares de Bâle qui est la propriété du grand d'uché de Bade.

Si donc vous dites: «chemins de fer suisses», il peut régner des doutes sur la compétence accordée à la Confédération, il vaut donc mieux dire: «Chemins de fer établis sur le territoire suisse».

J'ai une autre observation à formuler: Il est parlé dans l'article des chemins de fer suisses qui, à raison de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays etc.

Je me demande si les représentants de l'art militaire ne pourraient pas consentir à la suppression de ces mots: «ou stratégique»?

Je ne vois pas bien du reste pourquoi la Confédération achèterait une compagnie de chemins de fer suisse à cause de son importance stratégique? La Confédération aura toujours le droit d'utiliser tous les chemins de fer qui se trouvent sur le territoire suisse. Cette expression est donc inutile et risque de faire que l'on se méprenne sur les intentions de la Suisse qui n'est pas un peuple guerrier. A moins que les représentants de l'armée n'y voient des inconvénients, je propose donc de supprimer les mots: «ou stratégique» et de dire simplement: les chemins de fer suisses qui à raison de leur importance économique intéressent . . . . . etc.

Il y a enfin les derniers mots du premier alinéa: «et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées» qui me semblent tout à fait inutiles et ne font certainement pas bon effet. On a dit suffisamment que l'acte de rachat des chemins de fer par l'état ne devait pas être une opération commerciale, or ces derniers mots donnent ce sens à l'article. Du reste, cette précaution ne sert à rien, chaque chemin de fer ne pourra être acheté qu'en vertu d'une loi et lorsqu'on vous présentera un projet de

loi pour l'acquisition d'une ligne, vous serez libres d'examiner si cette acquisition risque d'entraîner des dépenses exagérées.

Il me semble donc qu'il vaudrait mieux retrancher cette dernière expression qui ne fait pas bonne figure.

Quant au dernier alinéa j'ai à formuler une observation que j'aurais mieux fait de présenter au sein de la commission, mais qui ne m'était pas venue à l'idée à ce moment. Je suppose qu'il est entendu qu'il s'agit d'entreprises accessoires qui sont propriété de la compagnie; je crois que c'est bien là l'idée de la commission, mais je voudrais que cela fut indiqué.

Après cela, je ne sais pas si la rédaction allemande est bonne, mais en français dire que l'on achète la participation d'un chemin de fer à un autre ne me paraît pas très clair, il faudrait trouver une formule plus compréhensible pour exprimer cette idée.

En résumé les amendements que je vous propose ne sont que des questions de forme; au premier alinéa, je voudrais dire: La Confédération a le droit d'acquérir et d'exploiter pour son compte les chemins de fer établis sur son territoire qui, à raison de leur importance économique intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.

Le deuxième alinéa serait rédigé comme suit: Les entreprises accessoires propriétés de la compagnie soumise au rachat et qui se rattachent étroitement à l'exploitation, pourront être acquises en même temps que le chemin de fer.

Il en est de même des actions obligations ou droits quelconques représentant la participation de la compagnie à l'entreprise d'un chemin de fer secondaire.

**Stössel:** Als einer der zürcherischen Vertreter nehme ich gerne davon Akt, was der Herr Präsident der Kommission in seinem Referate erklärt hat. Er hat sich dahin ausgesprochen, die Kommission betrachte es als selbstverständlich, dass der Bund, wenn wir zum Rückkauf gelangen, in gewissem Umfange auch den Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee und Zürchersee übernehme. Dass die Kommission sich nicht veranlasst sieht, eine andere Fassung des zweiten Lemmas des Art. 1 vorzuschlagen, finde ich allerdings sehr begreiflich, weil der Bund ja selbstverständlich nicht einen unangemessen hohen Preis für die Dampfschiffe bezahlen kann und er ja nicht kraft Konzession ein Recht hat, dieselben ohne weiteres in den Rückkauf einzubeziehen. Aber es ist auch nicht zu bezweifeln, dass die N. O. B. keine Lust empfinden wird, im Falle des Rückkaufs dann lediglich als Aktiengesellschaft für Betrieb der Dampfschiffunternehmungen auf dem Zürchersee und Bodensee fortzubestehen. Sie wird also ohne Zweifel einen billigen Preis ansetzen, respektive einem billigen Angebot zustimmen und dadurch wird die Sache eine gute Lösung finden. Die Dampfschiffahrt ist auf dem Zürchersee wegen der Querverbindungen sehr wichtig und es ist daher wohl begreiflich, dass die beteiligten Gemeinden sich mit einer Eingabe an die Bundesbehörden gewendet haben. Es würde übrigens jedenfalls gerne gesehen, wenn unsere oberste Behörde noch eine betreffende Erklärung abgeben würde.

**M. Richard:** Comme adversaire de la loi, je devrais par tactique m'abstenir de tout essai d'amélioration. Cependant je crois qu'une telle intransigeance serait mal comprise et je l'estime incompatible avec mon mandat.

Je ne puis pas oublier non plus que la loi que nous discutons passera sous les yeux de beaucoup d'hommes habitués à réfléchir, soit en Suisse, soit à l'étranger, qui critiqueront sa forme si nous n'appliquons toute notre perspicacité à la modifier et l'améliorer.

Je crois que les amendements de M. Python sont fondés; le deuxième en particulier me semble devoir être accueilli par vous. Celui sur lequel je désire insister est relatif à la suppression de ces mots: «et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées».

Je suis persuadé que beaucoup souriront en lisant cette disposition. Que veulent dire ces mots? Quel but se propose-t-on? La Confédération acquerra les chemins de fer suisses qui à raison de leur importance économique ou stratégique intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées.

S'agit-il de rassurer le peuple contre les excès de générosité de la Confédération vis-à-vis des actionnaires ou de calmer pour le grand jour du referendum ceux des électeurs suisses qui verraient avec crainte le crédit de l'état engagé dans la plus formidabile opération financière que nous ayons jamais réalisée en Suisse. Je crois que ces craintes peuvent être écartées en toute sécurité. Il est inutile de parler de l'éventualité d'une exagération du prix que devra payer la Confédération. Il y a même quelque dérision, quelque ironie à voir prendre des précautions dans ce but. Ne suffit-il pas de rappeler les chiffres du message pour prouver que nous n'avons pas plus à redouter la prodigalité de la Confédération que les actionnaires n'ont à espérer quoique ce soit. Il est donc naïf dans un projet de loi de dire que l'on ne payera pas les choses plus qu'elles ne valent. Ce n'est pas là une expression juridique. On achète une chose ce quelle vaut, mais on ne déclare pas dans une loi que l'on ne payera pas un prix exagéré.

Du reste qui nous dira si le prix d'une ligne est exagéré? Il existe parfois des considérations de convenance qui font qu'un objet, en lui-même très cher, n'est pas au dessus de son prix pour celui qui l'achète. Or la convenance du rachat est proclamée par vous. La Confédération reculerait-elle devant un sacrifice d'argent pour améliorer le trafic intercantonal ou international?

Du reste, c'est le tribunal fédéral qui fixera le prix et alors pourquoi dites-vous d'avance que vous ne payerez pas un prix exagéré? Vous payerez le prix qui sera fixé par les juges. Vous serez obligés de le faire, n'en doutez pas, car vous avez vous-même posé la règle absolue que l'appréciation définitive du prix sera faite par le tribunal fédéral qui ne pourra nécessairement être saisi qu'après sa dénonciation du rachat. L'échance de rachat en ce qui concerne le Jura-Simplon arrive en 1903 pour la prochaine fois. Lorsque vous signifierez à cette compagnie votre intention de racheter son réseau, vous lui ferez à ce moment une offre, si celle-ci n'est pas acceptée les juges examineront le prix, mais s'il vous paraît exagéré, pour employer votre expression; vous ne pourrez plus reculer. Le contrat sera déjà formé

entre vous et la compagnie. Seule la question de prix restera à débattre, mais le principe du rachat lui-même sera définitivement acquis et consacré. Vous ferez donc la dénonciation du rachat à une époque, ou vous ne saurez pas encore ce que vous payerez. Il n'y a donc pas de précautions à prendre d'avance de ce côté et prétendre insérer dans la loi une garantie contre l'exagération possible des prix. C'est faire miroiter aux yeux du public une condition dont vous n'êtes pas les maîtres; puisque c'est le tribunal qui tranchera la question. Vous faites une promesse que vous ne pouvez pas tenir. Est-ce correct?

Je pense donc que l'amendement de M. Python est fondé et que vous ferez sagement de l'adopter.

Du reste la préoccupation exclusive de faire une bonne affaire financière, dont on trouve ici une nouvelle trace, met en lumière tout le caractère de la loi. En effectuant le rachat ce que l'on se propose, ce n'est pas en première ligne et avant tout, d'améliorer le service actuel, dont on a reconnu du reste le perfectionnement et les avantages. C'est, il faut le répéter, de faire une excellente opération financière. On rachète les chemins de fer parce que l'on espère réaliser des bénéfices et on laisse de côté les lignes qui ne sont pas en pleine prospérité. Voilà bien le caractère de la loi, sa morale! S'il fallait faire des sacrifices pécuniaires en vue de progrès dans l'exploitation des lignes et dans l'intérêt du public on reculerait parce que l'on risquerait de ne pas faire de bénéfices.

L'historique de la question ne le prouve que trop. Aussi longtemps que les compagnies ont été en lutte aux difficultés, à la misère, qu'elles ont eu à lutter contre la gêne, la Confédération ne leur a jamais tendu une main secourable. A aucun moment elle n'est venue en aide à ces compagnies qui malgré leurs ressources limitées rendaient des services considérables aux contrées qu'elles traversaient. C'est du jour où le vent de la prospérité est venu souffler dans les voiles des compagnies que les appétits se ont éveillés. On s'est dit très simplement: les sociétés privées font des bénéfices, pourquoi ne les prendrions-nous pas? Un orateur de ce conseil l'a reconnu avec une loyauté qui ne laisse rien à désirer: «L'industrie privée nous a dotés d'un réseau complet; elle a accumulé les expériences; elle a déblayé la situation; l'argent que devaient engloutir les premières fautes est englouti, sans qu'il en ait coûté rien à l'état. Bref le fruit est aujourd'hui mûr à tous égards; mal avisé l'état qui ne le cueillerait pas.»

Voilà une doctrine bien simple, mais à laquelle vous me permettez de ne pas souscrire. Quand nous voudrions retrouver une saine distinction entre le bien et le mal, ce n'est pas là que nous puiserons les exemples à enseigner à nos enfants. Vouloir faire une bonne affaire financière est licite, mais la Confédération ne doit-elle pas être dominée par d'autres considérations plus élevées? Faire une spéculation sur ce que l'on appelle «les vils spéculateurs» est d'une singulière moralité. Ne devrait-on pas songer tout d'abord à l'intérêt général qui est, il me semble, méconnu dans tout le projet.

Le petit passage dont M. Python demande la suppression apparaîtra comme une naïveté aux yeux de l'étranger, il ne sera qu'une vulgaire habileté cousue de fil blanc pour les électeurs suisses habitués à regarder ce qu'il y a derrière les mots.

**Scherb:** Ich glaube, der Antrag des Herrn Python sei nicht bloss von redaktioneller Bedeutung. Nach der Fassung des Herrn Python müsste man annehmen, dass der Bund das Recht nicht besessen hätte, Bahnen zu erwerben. Dieses Recht kann dem Bunde aber nicht durch ein Gesetz, sondern nur durch die Verfassung gegeben werden und bereits bei der Eintretensfrage hat die Mehrheit Ihres Rates ja erklärt, dass der Bund gestützt auf die Verfassung das Recht habe, die Bahnen zu erwerben. Die Fassung der Kommission nimmt diese Kompetenz als bereits gegeben an.

Ich glaube, dass man den Antrag des Herrn Python nicht annehmen könne.

**v. Arx, Berichterstatter der Kommission:** Herr Bundesanwalt Scherb hat Ihnen bereits auseinandergesetzt, dass der erste Antrag des Herrn Python nicht angenommen werden könne. Ich möchte Ihnen des weitern beantragen, seinen Vorschlag die Worte «oder militärischen» zu streichen, ebenfalls von der Hand zu weisen. Denn Sie würden sich doch sonst in Gegensatz setzen mit sich selbst. Sie haben ja aus rein militärischen Gründen schon die Erstellung von Alpenstrassen beschlossen und die Eisenbahnen, diese militärischen Strassen par excellence, sind noch viel wichtiger. Ich sehe nicht ein, warum nicht einmal die Frage, strategische Bahnen zu bauen, an uns herantreten könnte. Ich glaube zwar, dass dieser Fall nicht sobald eintreten werde, aber die Möglichkeit, solche Bahnen zu erstellen, sollte doch nicht ausgeschlossen werden.

Ich möchte Sie auch noch warnen, den Antrag des Herrn Python in Bezug auf die Firma der Bundesbahnen anzunehmen. Die Bundesbahnen sind eine juristische Person, mit Domizil, die selbständig handeln, die belangt werden kann und wir müssen diesen Bundesbahnen einen Namen geben. Ist das aber eine Firma, die «Bundesbahnen, die auf dem Schweizergebiete liegen»? Denken Sie sich einen Fahrtenplan oder irgend eine Verfügung, die mit diesen Worten beginnt. Ich möchte Sie bitten, auch diesen Antrag des Herrn Python abzulehnen.

**Bundesrat Zemp:** Ich schliesse mich den Bemerkungen der Herren Scherb und von Arx an. Ich glaube nicht, dass die Stilisierung in Art. 1 einer Veränderung unterworfen werden soll. Es wird in diesem Artikel einfach der Wille des Gesetzgebers, Bahnen zu erwerben, ausgesprochen. Mehr fällt in diesen Artikel nicht. Denn die Erwerbung selbst setzt noch andere Akte voraus. Die Erklärung des Bundes, er wolle Bahnen erwerben, giebt noch nicht die Erwerbung. Wie die Erwerbung dann stattfinden wird, sagen die folgenden Artikel.

Ferner möchte ich noch davor warnen, auch die Bestimmung fallen zu lassen, dass der Bund in dieser Erwerbung auf diejenigen Bahnen beschränkt ist, deren Erwerb ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist. Ich glaube, es sei sehr wichtig, dass diese Bestimmung bestehen bleibe. Es ist ja schon bei der Eintretensfrage von Vertretern der Minderheit der Kommission darauf hingewiesen worden, wie sehr der Bund durch die Erwerbung der Bahnen

finanziell bleibend belastet werde und es ist daraus die Folgerung abgeleitet worden, dass die Vorsicht und die Sorge für eine gute Oekonomie des Landes uns verbiete, uns in ein grosses Geschäft einzulassen. Diese Einwendung wird auch noch später zu hören sein, und wenn wir nun den Bundesbehörden carte blanche geben, Bahnen zu erwerben, ohne Rücksicht darauf, ob sie viel oder wenig kosten, ob sie etwas oder nichts wert sind, so wird noch mancher sich vorstellen, auf diesem Wege sei die Einrichtung von Staatsbahnen nicht anzustreben. Wir wollen also hier dem Schweizervolk eine gewisse Sicherheit geben, dass bei künftigen Bahnerwerbungen nicht in etwa unvorsichtiger Weise gehandelt werde.

Was die Anfrage des Herrn Ständerat Stössel anbetrifft, wie sich der Bundesrat die Erwerbung von Nebengeschäften, speciell die Erwerbung der Dampfschiffe auf dem Zürchersee, denke, so ist darauf zu erwidern, dass diese Frage für sich im Bundesrat nicht untersucht worden ist. Der Bundesrat hat sich darauf beschränkt, zu erklären, dass Nebengeschäfte, welche mit dem Bahnbetrieb in unmittelbarem Zusammenhang stehen, erworben werden können, nicht erworben werden müssen. Es ist richtig, dass diese zürcherischen Dampfschiffe, soweit sie der N. O. B. angehören, mit dem N. O. B. Betrieb in einem innern Zusammenhang stehen, dass also hier für den Bund die Voraussetzung gegeben sein wird, die Erwerbung derselben anzustreben. Ob er es wirklich thun soll, darüber kann heute kein Mensch richtig urteilen. Wir kennen den Stand dieser Dampfschiffe nicht, wir kennen ihre Zahl, ihren Wert nicht, wir wissen auch nicht, welchen Wert dieser Dampfschiffbetrieb haben wird u. s. w. Das alles muss noch untersucht werden. Nur das eine will ich hervorheben, dass nach einer Meldung aus frühern Jahren die Dampfschiffe der N. O. B. mit einem ziemlich hohen Baukonto belastet sind. Diese Belastung ist eine so grosse, dass auch schon angenommen worden ist, die Dampfschiffe repräsentieren nicht den Wert des Baukonto. In allen Fällen muss also eine Unterhandlung mit der N. O. B. vorbehalten sein. Ich kann daher nur die Erklärung abgeben, dass durch die Fassung des Artikels nach Vorschlag der Kommission es möglich ist, die Dampfschiffe der N. O. B. auf dem Bodensee und Zürchersee zu erwerben.

**M. Python:** L'art. 1 second alinéa du projet donne à la Confédération le droit d'acheter des entreprises accessoires. Je voudrais apprendre qui tranchera la question de savoir si la Confédération doit ou non faire usage de ce droit? Pour les bateaux à vapeur des lacs de Zurich et de Constance, qui décidera si la Confédération veut les racheter? Sera-ce le conseil fédéral ou l'assemblée fédérale, fera-t-on une loi spéciale? C'est un point qui n'est pas clair. Cette simple demande de renseignements, je la soumets à l'auteur du projet.

Puisque j'ai la parole, je répondrai deux mots aux observations de M. Scherb. Mentionner dans la loi le droit que nous reconnaissons à la Confédération n'est certes pas l'affaiblir. Je me borne à constater que si l'article est maintenu dans sa forme actuelle, vous imposez à la Confédération l'obligation d'acheter. Telle ne peut pourtant pas être votre intention, ce que

vous voulez lui accorder, c'est un droit et non pas un devoir. En effet, il se présentera sans doute des entreprises de transport que la Confédération ne sera pas disposée à acheter, c'est pourquoi je crois ma rédaction meilleure que celle de la commission.

En ce qui concerne la suppression des mots «ou stratégique», on a fait ressortir l'avantage qu'il peut y avoir pour la Confédération à construire des chemins de fer stratégiques. Je préfère beaucoup la construction d'un chemin de fer stratégique à celle d'une forteresse, parce que la population en profitera; néanmoins j'estime cette disposition inutile parce que la Confédération a le droit en cas de guerre d'utiliser tous les chemins de fer qui existent sur le sol suisse.

Je me permets d'insister pour la suppression des derniers mots du premier alinéa qui sonnent mal; d'un côté, vous dites que la Confédération achètera les chemins de fer qui à raison de leur importance économique intéressent la Suisse, et de l'autre, vous ajoutez: si cette acquisition n'entraîne pas des dépenses exagérées! C'est vraiment trop «kaufmännisch». Du reste, pour chaque achat de chemins de fer, il y aura une loi et à ce moment vous pourrez discuter la question du prix. Cette disposition ne signifie donc rien, elle fait mauvais effet et ne tranquilliserait pas le peuple. Du reste la question n'a pas grande importance, ma proposition a simplement pour but d'améliorer la rédaction.

**M. Berthoud:** Je ne suis pas militaire, mais je crois cependant que ces mots: «ou stratégique», ont bien leur raison d'être ici. Je n'ai pas la prétention de connaître grand chose à l'art militaire, mais je crois que le cas peut se présenter où la Confédération aurait intérêt à acheter un chemin de fer utile au point de vue stratégique, parce que si elle l'achète, elle peut donner à la ligne un développement et faire pour elle des dépenses qu'une compagnie ne ferait pas. De même que la construction, l'achat d'un chemin de fer peut se justifier au point de vue stratégique; nous devons veiller à la défense du pays.

Je ne pourrai par conséquent pas m'associer à la proposition de suppression de M. Python.

En revanche, je crois avec lui que le dernier membre de phrase du premier alinéa peut être supprimé sans inconvénient, il n'y a pas de risque en effet que la Confédération aille étourdiment acheter des chemins de fer à un prix exagéré. Cette disposition pourrait être interprétée dans le sens de l'ancien dicton: Pas d'argent, pas de Suisse. Je la considère comme superflue et voterai pour sa suppression.

#### Abstimmung. — Votation.

Der erste Antrag des Herrn Python, zu sagen: «Der Bund hat das Recht . . . zu erwerben und . . . zu betreiben» wird mit 16 gegen 14 Stimmen angenommen. Dagegen werden die folgenden Anträge des Herrn Python abgelehnt und zwar: der zweite (Streichung der Worte «unter dem Namen, schweizerische Bundesbahnen») mit 20 gegen 3 Stimmen; der dritte (statt «diejenigen schweizerischen Eisenbahnen» zu sagen: «diejenigen auf schweizerischem Gebiet befindlichen Eisenbahnen») mit 23 gegen 8 Stimmen; der vierte (Streichung der Worte: «von

militärischer Bedeutung») mit 19 gegen 11 Stimmen; der fünfte (Streichung der Worte: «und deren Erwerb ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist») mit 17 gegen 13 Stimmen.

(Le premier amendement de M. Python («La Confédération a le droit d'acquérir et d'exploiter») l'emporte par 16 voix contre 14 sur le texte de la commission. En revanche, les autres propositions de M. Python sont rejetées: la deuxième (biffer les mots: «sous le nom de «chemins de fer fédéraux») par 20 voix contre 3; la troisième (au lieu de «des chemins de fer suisses» dire «les chemins de fer établis sur son territoire») par 23 voix contre 8; la quatrième (retrancher les mots «ou stratégique») par 19 voix contre 11; la cinquième (biffer les mots: «et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées») par 17 voix contre 13, — le tout au profit du texte de la commission.)

**Präsident:** Es wird gewünscht, dass noch über den Antrag des Herrn Python zum Alinea 2 abgestimmt wird: «Mit einer Eisenbahn können auch die der Gesellschaft gehörenden Nebengeschäfte, die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden; ebenso Aktien, Obligationen, oder andere Rechte, welche die Gesellschaft aus der Beteiligung an einer Nebenbahn erworben hat.

**M. Python:** Je ne demande pas une votation sur le second alinéa, mais seulement le renvoi à la commission, comme c'est une affaire de pure rédaction.

**Bundesrat Zemp:** Ich glaube doch, es sollte noch eine Abstimmung vorgenommen werden über das Alinea 2, bzw. über den Antrag des Herrn Python zu demselben. Herr Python will auch die Erwerbung von Obligationen und Aktien miteinbegreifen. Es muss eruiert werden, ob der Rat damit einverstanden ist oder nicht.

**v. Arx, Berichterstatter der Kommission:** Für den Fall, dass abgestimmt wird, möchte ich beantragen, an der Fassung der Kommission festzuhalten. Hier ist in genügender Weise ganz allgemein gesagt, dass mit einer Eisenbahn auch deren Beteiligung bei Nebenbahnen übernommen werden können. Da sind die Aktien und Obligationen, aber auch Subventionen mit Gewinnanteilen u. s. w. inbegriffen.

#### Abstimmung. — Votation.

Der Rat beschliesst mit 23 gegen 6 Stimmen das Alinea in der Fassung der Kommission festzuhalten.

(Par 23 voix contre 6 le conseil décide de maintenir le deuxième alinéa tel qu'il a été rédigé par la commission.)

#### Art. 2.

**v. Arx, Berichterstatter der Kommission:** Der Art. 2 bestimmt, dass der Rückkauf gemäss den

Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen stattzufinden habe und dass demgemäss der Bundesrat den Rückkauf auf den nächsten Termin gegenüber folgenden Bahnen erklären soll: 1. J. S.; 2. S. C. B.; 3. N. O. B.; 4. Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten; 5. V. S. B. und 6. G. B. Herr Kollege Berthoud hat bei der Eintretensdebatte die Anregung gemacht, den Rückkauf nur gegenüber der J. S., S. C. B. und V. S. B. zu erklären. Ich für meine Person halte diesen Gedanken für nicht sehr glücklich. Denn erstens ist der partielle Rückkauf nach allen Beobachtungen, welche wir bis jetzt gemacht haben, im Volke keineswegs populär. Ein Beweis hiefür ist die Abstimmung über den Rückkauf der S. C. B. Man wird mir allerdings sagen, der Ankauf der S. C. B. sei verworfen worden, weil er vom Volke zu teuer befunden worden sei. Allein es ist doch eine auffallende Erscheinung, dass diejenigen Landesteile, welche von der S. C. B. durchzogen sind, trotz dieses hohen Preises mit grossem Mehr für den Centralbahnankauf eingestanden sind. Die Bevölkerung der betreffenden Landesteile hat herausgeföhlt, dass sie in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb unter dem Bunde besser gestellt sei als unter den Privatbahnen. Ich fürchte sehr, dass, wenn Sie nur einen Teil der Bahnen verstaatlichen wollen, dann alle diejenigen Gegenden, welche in die bezügliche Aktion nicht einbezogen werden, gegen das Gesetz sich auflehnen werden. Sie wollen eben auch dabei sein.

In zweiter Linie wird es uns doch gewiss nicht einfallen, im Westen und im Osten des Landes unsere Bahnen zu verstaatlichen und ein Teilstück mitten drin nicht in die Nationalisierung einzubegreifen. Ich glaube, wenn wir verstaatlichen wollen, muss das vom Bodensee bis zum Genfersee, und wenn immer möglich von der Nordgrenze bis zur Südgrenze geschehen. Wir müssen ein Eisenbahnnetz bekommen, welches die ganze Schweiz durchzieht. Nun sind allerdings die Verhältnisse bei der N. O. B. nicht so klar wie bei den andern Bahnen, und zwar deshalb, weil die N. O. B. bis jetzt nicht in die Zusammenlegung der Linien gewilligt hat. Allein das ist kein Hindernis. Wir haben das Recht, von der N. O. B. diejenigen Linien, welche zur Komplettierung eines einheitlichen schweizerischen Netzes notwendig sind, zurückzukaufen und wenn wir dabei überfordert werden, gewisse Linien, welche besondere Konzessionen bilden, von der Verstaatlichung auszuschliessen. Insofern sind die Verhältnisse bei der N. O. B. ausserordentlich einfache.

Das Gleiche gilt auch in Bezug auf die Gotthardbahn. Bei der G. B. sind wir nur gehalten, die Bedingungen der Staatsverträge zu respektieren, so z. B. die Vorschriften betreffend den ununterbrochenen Betrieb der Bahn, die Zugsanschlüsse an die deutschen und italienischen Bahnen und die Minimalzüge, die Maxima der Transporttaxen, die Reduktion der Taxen bei einem Reinertrag von über 8%, die Bestimmungen über Tariffestsetzungen und die Partizipation der Subventionsstaaten am Reingewinn. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse müssen wir bei der G. B. einfach auch beim Staatsbetriebe eine gesonderte Buchführung einföhren. Allein das ist die einzige Schwierigkeit, welche uns gegenübersteht. Oder wir müssen alle die Zugeständnisse, welche den fremden Staaten gemacht worden sind, durch eine Barsumme ab-



lösen, was aber kaum in Bezug auf alle Punkte der Fall sein wird.

Herr Berthoud hat seinen Antrag namentlich deshalb gestellt, weil er sich vor der Milliardenschuld fürchtet. «Le milliard me fait peur», hat er gesagt. Nun, glaube ich, komme es in finanzieller Beziehung vorläufig doch so ziemlich auf das Gleiche hinaus, ob wir die G. B. mitverstaatlichen oder nicht. Von der N. O. B. spreche ich nicht, weil ich glaube, es sei ganz undenkbar, dass wir wenigstens das alte Netz der N. O. B. nicht ins Staatsbahnnetz einbegreifen. Bei der G. B. kommt es deshalb auf das Gleiche heraus, weil wir die G. B. erst im Jahre 1904 kündigen und erst im Jahre 1909 zurückkaufen können. Bis dahin werden sich die Bundesbahnen eingelebt haben und sie werden auch finanziell so erstarkt sein, dass nicht daran zu zweifeln ist, dass die Finanzierung der G. B. dann mit aller Leichtigkeit vor sich gehen wird.

Im zweiten Lemma des Art. 2 wird gesagt: «Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten N. O. B. auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, wird der Bundesrat diejenigen unter besondern Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerb nur mit unverhältnismässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationalen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist». Nach allem, was ich Ihnen über die Verhältnisse der N. O. B. bereits vorgebracht habe, wird es Ihnen nicht mehr auffallen, wenn bezüglich derselben im Gesetz ein Vorbehalt gemacht wird. Diese Ausnahmestellung gegenüber der N. O. B. ist gerechtfertigt, weil sie von allen in Betracht kommenden Unternehmungen die einzige Gesellschaft ist, welche nicht in eine Zusammenlegung der Linien gewilligt hat. Ich gebe allerdings zu, dass diese ausnahmsweise Behandlung der N. O. B. etwas chokierendes hat und in den betreffenden Landesgegenden, deren Linien nicht zurückgekauft werden sollen, unangenehm empfunden werden wird. Wenn es sich nur um kleinere Differenzen, um Differenzen von 2, 3 oder sogar 5 Millionen handeln würde, so wäre ich für meinen Teil deshalb gerne bereit, von einer ausnahmsweisen Behandlung der N. O. B. abzusehen. Allein die in Frage kommenden Ziffern sind so gross, dass eine Verzichtleistung auf den im Gesetz vorgesehenen Vorbehalt einer grossen Kurzsichtigkeit und geradezu einer Pflichtverletzung von Seite der Behörden gleichkommen würde. Wie ich Ihnen bereits bei der Eintretensdebatte auseinandergesetzt habe, setzt sich das Netz der N. O. B. aus 27 verschiedenen Linien zusammen, für welche die Konzessionen successive und von einander vollständig unabhängig erteilt worden sind. Die N. O. B. erhebt nun den Anspruch, dass für alle Linien, welche über 4% rentieren, der kapitalisierte Reinertrag und für alle Linien, welche weniger als 4% rentieren, allerwenigstens das Anlagekapital vergütet werde. Auf Grund dieser Voraussetzung hat die N. O. B. Berechnungen aufgestellt, die sie allerdings selber als ergänzungsbedürftig bezeichnet. Sie kommt dabei zu einem Resultat, welches von den bundesrätlichen Berechnungen ganz gewaltig abweicht. Die N. O. B. berechnet den Ertragswert für die Linien Romanshorn - Zürich - Aarau, Rorschach - Konstanz, Turgi-Waldshut, Winterthur - Singen, Etzweilen-Konstanz,

Niederglatt-Wettingen, Zürich-Zug-Luzern, die Hälfte der Bötzbahn und die Hälfte der aargauischen Südbahn auf Fr. 213,861,400 währenddem das Anlagekapital dieser Linien nach den Berechnungen der N. O. B. selbst nur Fr. 127,992,942 beträgt. Wir erhalten also einen Ueberschuss über das Anlagekapital von Fr. 85,868,458. Umgekehrt berechnet die N. O. B. das Anlagekapital für alle andern in Betrieb stehenden Linien auf Fr. 93,505,031, während der Ertragswert derselben nur Fr. 38,208,000 beträgt. Es ergibt sich also ein Ueberschuss des Anlagekapitals von Fr. 55,297,031. Im ganzen verlangt die N. O. B. vom Bunde für rentable Linien Fr. 213,861,400, für unrentable Linien Fr. 93,505,031 oder zusammen Fr. 307,366,431, wozu das Anlagekapital der Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug, die erst letzthin fertig gestellt worden sind, nach Berechnungen der Bundesexpertise mit Fr. 13,947,000 hinzukommt. Die Totalforderung der N. O. B. würde demnach Fr. 321,313,431 betragen, währenddem die Botschaft des Bundesrates für die N. O. B. einen Wert von Fr. 263,876,235 ausrechnet. Es ergibt sich somit eine Mehrforderung der N. O. B. von nicht weniger als Fr. 57,437,196. Diese Berechnungen der N. O. B. leiden nun allerdings an einem Kapitalfehler. Sie setzen nämlich voraus, dass der Bund alle Linien der N. O. B. ohne Unterschied der Konzessionen einfach zu übernehmen habe. Dies wird aber unter den Voraussetzungen der N. O. B. jedenfalls unter keinen Umständen der Fall sein. In erster Linie liesse sich die Frage sehr ernsthaft untersuchen, ob die N. O. B. nicht von Gesetzeswegen als einheitliches Rückkaufobjekt zu behandeln sei. Der Art. 3 des Rechnungsgesetzes vom Jahre 1896 sagt: «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 Rückkaufobjekte bilden, zu erstellen und vorzulegen.» Im dritten Lemma heisst es weiter: «Wird die Vorlage der konzessionsmässig ausgeschiedenen Rechnungsergebnisse von einer Bahnunternehmung in der festgesetzten Frist — d. h. bis zum 31. Dezember 1896 — unterlassen, so kann der Bundesrat die in Art. 18 und 19 vorgesehenen Massnahmen anordnen. Ueberdies können die sämtlichen Linien der Unternehmung als einheitliches, untrennbares Rückkaufobjekt 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 Rückkaufsentschädigungen gelten die Bestimmungen derjenigen Konzession, welche die grösste Bahnlänge umfasst.» Die N. O. B. hat allerdings die verlangten Ausweise geleistet. Allein sie sind so oberflächliche, zum grössten Teile nur approximative Rechnungen, dass, wie gesagt, vom Bundesrat — die Angelegenheit ist appellabel an das Bundesgericht — sehr ernstlich erwogen werden dürfte, ob die N. O. B. nicht in ein einziges Netz zusammenzulegen sei. Was meine Person anbelangt, so bin ich kein Anhänger einer gewaltsamen Politik und ich begrüsse es, dass der Bundesrat diesen Weg der Gewalt, allerdings auf Grund eines bestehenden

Gesetzes, nicht betreten hat. Wir würden sonst den Verdacht erwecken, als hätten wir aus selbstsüchtigen, niedern Motiven in dieser Weise gegen die N. O. B. gehandelt. Das soll nicht sein. Wir können um so eher ein Zusehen haben, als nach der Auffassung kompetenter Sachverständiger der Bund gar nicht so schlecht fahren würde, wenn er von der N. O. B. nur einzelne Objekte zurückkaufen und ihr die andern überlassen würde. Allein, das ist, wie gesagt, eine Vorkehr, welche nur im äussersten Notfall eintreten soll. Ich habe es deshalb meinerseits mit grosser Genugthuung begrüsst, dass der Verwaltungsrat der N. O. B. in seiner letzten Sitzung beschlossen hat, mit dem Bund auf die Zusammenlegung der Linien in Unterhandlung zu treten, und ich wünsche nur, dass eine bezügliche Verständigung zwischen Bund und N. O. B. auch wirklich werde eintreten können.

Der Bundesrat soll ferner auch ermächtigt werden, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Erwerb der genannten Bahnen auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, nach der Fassung des Bundesrates «unter Festhaltung der angegebenen Grundlage für die Bestimmung des Rückkaufspreises», nach der Fassung der Kommission «nach Massgabe der Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen». Nach der Auffassung der Kommission bedeutet die vorgeschlagene neue Fassung ein Entgegenkommen gegenüber den Bahnen. Die Fassung des Bundesrates lässt die Deutung zu, als müsste im Falle des Rückkaufes genau nach den Ausführungen der Botschaft verfahren werden. Es ist allerdings nicht die Intention der Kommission, dem Bundesrate und der Bundesversammlung carte blanche zu erteilen, sondern sie verlangt ebenfalls, dass sich die Bundesversammlung innert den Schranken der Konzessionen und der Gesetze zu bewegen habe. Das hindert aber nicht, dass den Bahngesellschaften gewisse Zugeständnisse, die namentlich auch im Interesse eines raschen Ueberganges der Bahnen auf den Bund liegen, gemacht werden können. Ich habe mich über die bezüglichen Verhältnisse bereits ausgesprochen. Wir haben in erster Linie ein Interesse daran, dass die Finanzierung der Bundesbahnen so rasch als möglich vor sich gehe, um das Risiko allfälliger Zwischenfälle nicht zu tragen. In zweiter Linie haben wir ein eminentes Interesse daran, dass von der Zeit der Kündigung bis zur Zeit der Uebernahme durch den Bund die umfassenden Bauten, welche überall in der Schweiz projektiert sind, nicht einseitig von den Bahngesellschaften, wenn auch eine Zustimmung des Departements notwendig ist, sondern im Einverständnis mit dem Bund und nach den weitesten Gesichtspunkten in Bezug auf die Bedürfnisse des Verkehrs und des Gesamtnetzes vorgenommen werden. Das sind die Gründe, welche die Kommission bewegen haben, Ihnen im letzten Lemma des Art. 2 die vorgeschlagene Milderung zu beantragen.

Ich empfehle Ihnen, den Art. 2, wie er aus den Beratungen der Kommission hervorgegangen ist, genehm zu halten.

**M. Python:** A l'art. 1 nous avons donné à la Confédération le droit d'acheter des chemins de fer, mais nous n'avons pas déterminé le mode suivant lequel elle doit le faire. En vertu de cet article elle

pourrait acheter en se basant sur les concessions, elle pourrait peut-être recourir à une entente à l'amiable. Je ne parle pas d'expropriation puisqu'on discute la question de savoir si l'on peut avoir recours à ce moyen pour les chemins de fer.

Ici l'on pose un autre principe: la Confédération achète certaines lignes et cet achat doit avoir lieu sur la base des concessions. En effet, il est dit à l'art. 2: «L'acquisition des chemins de fer aura lieu par voie de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions . . . . etc.».

C'est ici que se pose la grosse question que j'adressais au conseil fédéral dans la discussion précédente. Qu'entendez-vous par ces mots: Conformément à la législation fédérale et aux concessions?

Au sein de la commission comme dans ce conseil, dans la bouche du président de la commission, comme dans celle du représentant du conseil fédéral, nous avons toujours entendu dire que le rachat aurait lieu conformément aux dispositions des concessions et en même temps on ajoutait: d'après la législation fédérale. Il y a là, je le répète, une grosse question qu'il faut trancher, il faut que l'on dise au conseil ce que l'on entend par ces mots?

On y a fait allusion dans la discussion sur l'entrée en matière; M. Isler a dit qu'à l'étranger régnait l'opinion que dans les régions fédérales on voulait escamoter la question aux juges fédéraux. On dit: Sans doute le tribunal fédéral tranchera en dernière analyse, mais vous le ligottez, vous avez soin auparavant de lier les juges de telle façon que le jugement du tribunal n'a plus aucune signification!

Le moment est venu de vous expliquer et de nous dire si vous estimez que le juge fédéral sera libre d'interpréter les dispositions des concessions d'après les principes généraux du droit, d'après sa conscience, ou si vous le considérez comme lié par les dispositions de la loi sur la comptabilité.

Toute la question est là.

Je n'ai pas besoin d'attirer l'attention du conseil sur la nature des concessions; elles constituent un privilège accordé par l'état à des particuliers auquel en même temps, il impose des obligations et assure des droits. L'une des obligations imposées aux concessionnaires est celle d'être rachetés au terme fixé par la concession et l'un de leurs droits d'être rachetés dans des conditions déterminées sur la base du capital d'établissement ou sur celle du produit net de la moyenne des 10 dernières années.

Or l'une et l'autre de ces bases peut-être modifiée dans une proportion très importante suivant l'interprétation que l'on donne à ces mots que je vous ai signalés.

La Confédération a donné son interprétation par la loi sur la comptabilité; elle a déterminé ce qu'elle entendait par capital d'établissement, elle a fixé les règles suivant lesquelles le produit net peut et doit être déterminé.

La Confédération avait le droit de le faire, elle avait le droit de dire aux compagnies, vous tiendrez désormais votre comptabilité de telle et telle manière, son but étant d'assurer leur situation financière, leur crédit et de sauvegarder les intérêts des actionnaires et des particuliers. Mais ces règles qu'a posé la Confédération doivent-elles avoir une influence sur l'interprétation des concessions? Je prétends que non. Je ne dis pas que les juges fédéraux appelés à interpréter souverainement les clauses des conces-

sions n'arrivent pas au même résultat, c'est possible, mais ils doivent y arriver d'après les principes généraux du droit et non d'après les dispositions de la loi sur la comptabilité qui est un acte unilatéral de la Confédération.

Telle est la question sur laquelle je désire être au clair.

D'après cette manière de voir, la loi sur la comptabilité ne doit exercer aucune influence sur les dispositions des concessions concernant le rachat. C'est ce qu'a dit le conseil fédéral dans le message accompagnant le projet de 1883. Il a reconnu à ce moment que les dispositions qu'il prenait, n'avaient aucune influence sur celles des concessions en ce qui concerne le rachat.

Le message accompagnant le dernier projet est un peu moins clair, dans tous ses calculs il se base sur les dispositions de la loi sur la comptabilité; c'est une interprétation unilatérale que le conseil fédéral donne aux concessions, mais elle ne peut pas lier les compagnies et encore moins les actionnaires.

A sa page 2, le message dit que l'on ne peut pas opérer le rachat sans modifier la loi sur la comptabilité; pour accomplir le rachat, il faut arriver à obtenir deux choses: forcer les compagnies à établir une comptabilité distincte pour chaque ligne et supprimer les clauses qui figurent dans certaines concessions d'après lesquelles l'indemnité sera fixée par des arbitres; à ces juges choisis par les parties on veut substituer les juges fédéraux. Il est dit dans le message que ce sont là deux facteurs très importants pour déterminer les conditions du rachat. Il n'est dit nulle part que la loi sur la comptabilité liera le juge fédéral, mais on peut se demander ce que signifient ces mots du projet: «Conformément à la législation fédérale et aux concessions»?

On a protesté au cours des débats de la bonne foi qui a présidé à l'établissement des calculs dont le message nous communique les résultats; la bonne foi veut maintenant que l'on s'explique clairement et que nous sachions vraiment si le juge fédéral sera libre d'apprécier les concessions d'après les principes généraux du droit et d'après sa conscience, ou s'il sera lié par la loi sur comptabilité? En somme toute la discussion porte sur ce point.

On a attaqué les chiffres du message, on a dit: ils sont faux! L'administration a répondu: ils sont sérieux, ils sont inattaquables! Qui avait raison? Tout le monde! L'administration fédérale avait raison parce que ses calculs, basés sur la loi sur la comptabilité, sont exacts; ni les juges fédéraux, ni les experts ne les changeront et nul n'a relevé le défi du calculateur du département des chemins de fer lorsqu'il disait que la différence n'atteindrait même pas le 5%! D'autre part ceux qui disent que ces calculs sont faux avaient raison aussi, parce qu'ils établissent leurs comptes sur d'autres bases.

Je crois qu'il serait bon de donner maintenant une explication claire et nette qui fasse règle plus tard, quand il s'agira d'interpréter les concessions. Vous devez déclarer ici, si vous estimez que le juge ne sera pas lié par les dispositions de la loi sur la comptabilité; je ne puis pas admettre que cela soit dans votre pensée parce que ce serait une grave injustice, vous porteriez atteinte à des droits privés que l'on ne peut contester, et cela sans indemnité. Je crois que ce n'est pas là votre intention, cepen-

dant comme les termes ne sont pas clairs et qu'il y règne quelque confusion, je crois qu'il est nécessaire de les expliciter.

C'est là une question très importante et dont la solution aura la plus grande influence sur le sort de la loi. On s'imagine que le rachat du central a été repoussé à cause du prix qu'il aurait fallu payer; c'est une erreur. Il y avait bien d'autres raisons pour motiver le vote du peuple. Dans la grande majorité du peuple suisse les sentiments de la justice et du droit sont enracinés; si l'on peut dire que les droits des vendeurs seront sauvegardés, ce sera un important élément d'opposition qui sera écarté.

Telle est ma première observation; j'en aurais une seconde à présenter à propos du premier alinéa de l'art. 2 pour lequel je voudrais proposer une autre rédaction, mais je ne veux pas le faire avant d'avoir entendu de la bouche autorisée du représentant du conseil fédéral, quelles sont les vues de cette autorité sur le point de droit si important sur lequel j'ai eu l'honneur de demander des explications.

Il est dit que le conseil fédéral dénoncera le rachat pour le plus prochain terme prévu, aux chemins de fer en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi. Ainsi on exige que la ligne soit déjà en exploitation; je comprends très bien la préoccupation de nos confédérés du canton de Vaud. En effet en 1903, au moment du rachat la ligne du Simplon sera probablement commencée, mais elle ne sera pas en exploitation et d'après la disposition ci-dessus la Confédération ne rachèterait pas cette ligne, du moins, elle ne pourrait le faire qu'au moyen d'une loi à part. Je comprends que devant cette disposition nos confédérés vaudois aient pris leurs précautions et qu'ils cherchent à sauvegarder leurs intérêts au moyen d'une disposition spéciale, mais il n'en est pas moins que la disposition qui ne veut faire participer au rachat que les lignes en exploitation ne me paraît pas justifiée. Supposons une compagnie en train de compléter son réseau, parce qu'elles ne seront pas achevées, elle ne pourra pas vendre à la Confédération les lignes qu'elle construit! Je trouve que cette disposition n'est pas juste et peut avoir des conséquences importantes pour le pays. Quelle sera l'influence qu'elle exercera? Il est facile de le prévoir, c'est que maintenant on ne construira plus de ligne avant que le rachat soit chose faite parce que l'on se dira que si l'on entreprend une ligne et que l'on n'arrive pas à la mettre en exploitation avant 1903, la Confédération ne sera pas obligée de l'acheter. Cela n'est pas juste; la Confédération approuve les plans et les devis et si la ligne est construite par une compagnie soumise au rachat, elle doit être obligée de racheter la ligne pour ce qu'elle aura coûté, quel que soit son état d'avancement. Je ne comprends pas cette réserve de la part de la Confédération et c'est là, je le répète, une mesure de nature à arrêter la construction de nouvelles lignes, jusqu'au moment du rachat.

Autre observation: Je me suis demandé pourquoi la Confédération ne rachète pas la gare badoise de Bâle qui se trouve sur territoire suisse. A Bâle, il s'agit de construire une nouvelle gare, une somme de 20 millions est prévue pour cela, pourquoi ne profiterait-on pas de la même occasion pour racheter la gare badoise? Lorsque l'on arrive à la gare badoise, souvent on manque le train à l'autre il y a là un inconvenient et il vaudrait mieux qu'il n'y eut qu'une

gare. Nous pouvons y arriver, la Confédération a le droit de racheter quand elle le voudra la gare badoise moyennant le remboursement du capital de construction et un avis de 5 ans. Je me demande donc pourquoi vous ne rachetez pas cette gare, à moins que ce ne soit pour des raisons diplomatiques que j'ignore?

Je ne comprends pas non plus comment l'on peut admettre l'alinéa relatif au Nord-Est. Si je comprends bien la situation, tous les réseaux qui font partie du Nord-Est ne sont pas au bénéfice d'une seule concession. Toutes les lignes peuvent être rachetées avant 1900, mais les termes de dénonciation ne sont pas à la même époque pour toutes. Il paraît que d'après les concessions, il y a certaines lignes qui devraient être payées plus cher que d'autres. Que fait le conseil fédéral? Il dit aux intéressés: Si vous ne voulez pas réduire le prix fixé sur la base des concessions, des lignes chères et le ramener au niveau des moins chères, nous ne rachèterons pas ces lignes. Je ne sais pas comment cela se passera; faudra-t-il diviser le matériel roulant et en attribuer une partie aux lignes qui ne seront pas rachetées? Encore une fois je ne sais pas comment l'on fera, mais en tout cas, le procédé ne me semble pas juste et pas digne de la Confédération. Nous avons le droit de racheter les lignes sur la base des concessions; si le Nord-Est demande trop cher, les juges fédéraux trancheront la question; si au contraire le prix réclamé est conforme aux concessions, vous devez le payer. Je ne comprends donc pas que l'on ait introduit ce dernier alinéa.

Voilà les principales observations que j'avais à formuler en ce qui concerne l'art. 2. J'aurais désiré modifier la rédaction du dernier alinéa pour la rendre plus claire, mais je crois que la commission n'apprécie pas beaucoup les modifications, que je lui propose.

Je me réserve cependant de proposer une autre rédaction pour le premier alinéa, mais auparavant, j'espère que le chef du département des chemins de fer et peut-être un représentant de la majorité de la commission voudront bien me rassurer sur sa portée et sur la liberté, qui sera laissée aux juges fédéraux.

**M. Berthoud:** Ainsi que je l'ai fait prévoir à M. le président de la commission et pour donner suite à ce que j'ai dit lors de la discussion générale sur l'entrée en matière, j'ai l'honneur de proposer la rédaction suivante:

« L'acquisition des chemins de fer aura lieu par voie de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions, et le conseil fédéral dénoncera le rachat sur cette base et pour le plus prochain terme prévu:

« 1° au Jura-Simplon;

« 2° au Central Suisse, y compris sa part à des lignes communes;

« 3° à l'Union suisse.

« Le conseil fédéral est autorisé moyennant l'assentiment de l'assemblée fédérale, à acheter de gré à gré, etc. » (rédaction de la commission).

Il y a deux catégories marquées chez les partisans du rachat, il y a ceux qui veulent le rachat total, in globo, de toutes les lignes, tout au moins de celles des cinq grands réseaux suisses et ceux

qui veulent le rachat partiel, successif, parce qu'ils trouvent que l'opération complète est trop considérable pour être accomplie d'une seule fois.

M. le président de la commission pose en principe que le rachat partiel n'est point populaire. C'est une opinion personnelle et pas autre chose. On allègue comme preuve le vote qui a eu lieu à l'égard du projet de rachat du Central qui a échoué devant le peuple. Pour ma part, je ne puis raisonner que d'après ce que je sais, d'après ce que j'entends dire autour de moi et je sais que beaucoup ont refusé le projet non parce que l'opération ne leur semblait pas bonne, le prix trop élevé, — bien que ces considérations aient contribué au rejet, — mais pour de tout autres raisons.

Du reste, il faut écarter du débat toute affirmation sur les dispositions du peuple, nous ne les connaissons chacun que pour ce que nous voyons autour de nous et nous sommes mal placés pour connaître l'opinion du peuple suisse dans son ensemble. En tous cas le rachat du Central que l'on croyait populaire ne l'était pas et il n'a pas reçu auprès du peuple l'accueil que l'on pensait.

Nous avons donc à examiner le système qui nous paraît préférable entre le rachat partiel et le rachat total. A mon avis, le rachat partiel a deux avantages: d'abord il constitue une opération restreinte qui engage beaucoup moins la Confédération et ensuite il présente ce second avantage qu'une fois la Confédération propriétaire d'une importante ligne de chemins de fer l'opinion du peuple pourra se former sur la manière suivant laquelle l'administration de cette ligne sera conduite. Ce n'est vraiment qu'alors que l'on saura si la Confédération est bien placée pour administrer les chemins de fer, ce n'est qu'alors que l'on pourra se rendre compte si l'on s'est fait des illusions sur la manière suivant laquelle le public sera traité par la Confédération et si par conséquent il ne vaut pas mieux en rester là.

Dans une question comme celle-là le côté financier est des plus important, il l'est pour le moins autant que la question de principe. Pour une opération comme le rachat il est donc naturel que l'on se demande dans quelle mesure on veut racheter, jusqu'où l'on veut aller. Il est naturel que l'on cherche à proportionner ses achats à ses moyens et que l'on réserve quelque peu l'expérience que l'avenir apportera. En principe donc le rachat partiel paraît présenter deux avantages très grands. Le premier de ne pas engager à fond la Confédération au point de vue financier et le second de permettre dans une large mesure d'apprécier plus tard les expériences faites.

On nous dit encore: Le rachat du Gothard aura lieu plus tard, il arrivera en dernier lieu. Quand il s'agit d'aussi grosses sommes, un délai d'une dix aines années n'est pas suffisant pour que l'on puisse se rendre compte si après la première partie du rachat le crédit de la Confédération ne se trouve que peu atteint; il ne pourrait pas être complètement relevé au moment du rachat de la ligne du Gothard. En outre, pour cette ligne plus spécialement, lors même que son rachat aura lieu plus tard, nous n'aurons pas de données précises pour déterminer sa valeur; nous ne savons pas encore quels seront les résultats de l'ouverture du tunnel du Simplon. J'ai entendu un de nos collègues dire qu'ils seraient très

minimes. Je crois bien que l'Est de la France ne donne pas beaucoup de transport au Gothard, mais il y a un trafic qui vient de plus loin, de Belgique et d'Angleterre; sous ce rapport, le tunnel du Simplon est une grosse inconnue et sa concurrence se fera sentir davantage que beaucoup ne le pensent en ce qui concerne le rendement du Gothard. Si cette action est importante, la valeur du Gothard sera déterminée sur des bases inexactes, puisqu'elle aura été appréciée d'après le rendement des bonnes années, tandis que les mauvaises viendront une fois le rachat opéré.

A côté des raisons d'ordre général que l'on peut invoquer en faveur du rachat successif, il y en a donc une très importante qui s'applique au Gothard. En ce qui concerne le Nord-Est il y a aussi une raison qui doit nous engager à attendre, c'est la concurrence qui lui sera faite par les deux nouvelles lignes dont on a parlé. Cette concurrence sera moins à craindre que celle que le Simplon risque de faire au Gothard, c'est vrai, cependant elle a son importance et pour le rachat du Nord-Est j'ai aussi mes inquiétudes. En effet, en admettant que les chiffres qui nous sont donnés dans le message aient été examinés de près et établis avec l'intention d'arriver à l'exactitude, il n'en est pas moins vrai que l'écart est considérable entre les prévisions du message et la cote des actions; les calculs du message sont très optimistes pour la Confédération, très pessimistes pour les actionnaires. Puis a-t-on l'intention de ne racheter que les bonnes lignes du Nord-Est et de laisser les mauvaises? Je crois qu'il n'est pas possible de procéder de la sorte, si l'on prend les bonnes lignes on ne peut pas se soustraire à l'exploitation des mauvaises, la compagnie les donnerait plutôt pour rien! Je crois par conséquent, qu'il est prématuré de vouloir déterminer aujourd'hui la valeur exacte de la ligne et qu'il ne faut pas la racheter tout de suite.

Je ne veux pas allonger la discussion. Pour les motifs d'un caractère général ainsi que pour ceux d'ordre plus spécial que j'ai indiqués, je crois que le rachat partiel vaudrait mieux; il me paraît de plus que l'opération est déjà assez grosse, en se limitant aux lignes, dont la valeur peut être déterminée avec plus de certitude que ce n'est le cas pour le Gothard et le Nord-Est.

Je voudrais que la Confédération se bornât à racheter les lignes, dont la valeur peut être déterminée avec quelque précision, avant l'échéance de dénonciation du rachat.

Tels sont les motifs que j'ai à donner à l'appui de la proposition que je dépose sur le bureau.

**Leumann:** Ich gehöre zu denjenigen Mitgliedern des Verwaltungsrates der N. O. B., welche seit circa 1½ Jahren alle möglichen Anstrengungen gemacht haben, die Gesellschaft zu veranlassen, mit dem Bunde bezüglich der Zusammenlegung der Konzessionen in ernstliche Verhandlungen zu treten. Ich ergreife daher nicht das Wort, um den Ausführungen des Herrn Referenten Opposition zu machen. Was mich zu sprechen veranlasst, ist die Rolle, welche der Art. 2 unter Umständen für einzelne Linien meines Heimatkantons spielen kann. Es sind mehrere Linien, welche dadurch getroffen werden

können, und es kann den betreffenden Landesgegenständen nicht gleich sein, ob ihre Linien vom Bunde zurückgekauft werden oder nicht. Ich hoffe allerdings nicht, dass es dazu kommen werde, dass einzelne Linien vom Rückkauf ausgeschlossen werden, aber es ist gut möglich, dass, bevor hierüber etwas Bestimmtes gesagt werden kann, über das vorliegende Gesetz abgestimmt werden wird, und ich befürchte, dass bei einer Volksabstimmung, die wir, wie ich glaube, als selbstverständlich voraussetzen müssen, dieser Artikel in unserm Kanton Anstoss erregen und unter Umständen dem Gesetze schaden werde. Ich anerkenne andererseits, dass allerdings Gründe vorhanden sind, hier so etwas aufzunehmen. Ich will daher nicht beantragen, diesen Passus zu streichen; allein ich möchte Ihnen wenigstens eine etwas weniger anstössige Form vorschlagen. Sie haben in Art. 1 das Wort «wird» durch einen mildereren Ausdruck ersetzt. Ich möchte Ihnen beantragen, das auch hier zu thun und anstatt «. . . wird der Bundesrat . . .» zu sagen «. . . kann der Bundesrat . . .»

**Hoffmann:** Unter Ziffer 5 des Art. 2 werden als Rückkaufsobjekt die Vereinigten Schweizerbahnen angeführt. Ich bringe Ihnen in Erinnerung, dass mit dieser Gesellschaft ein Uebereinkommen betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen getroffen worden ist. Dieses Uebereinkommen datiert vom 7. Mai 1896 und ist durch Bundesbeschluss genehmigt worden. Im Art. 10 dieses Uebereinkommens ist festgesetzt worden: «Ebenso werden in das Rückkaufsobjekt einbezogen: 1. Die Toggenburgerbahn, insofern dieselbe beim nächsten Rückkaufstermin sich im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen befindet, und 2. die Rickenbahn, insofern die Vereinigten Schweizerbahnen bis zu jenem Termin den Bau, bezw. den Betrieb derselben übernommen haben.»

Es könnte nun speciell bezüglich der Rickenbahn ein scheinbarer Widerspruch herausgebracht werden, wenn diese Bestimmung des Uebereinkommens mit dem Wortlaut des Art. 2, der von den im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlinien spricht, verglichen wird. Ich glaube nicht, dass es im Willen des Bundesrates oder der Kommission liegt, dieses Uebereinkommen in irgend einer Weise über den Haufen zu werfen, oder dass es überhaupt nur geschehen könnte. Aber ich glaube, es diene zur Klärung der Situation, wenn in Art. 2 deutlich gesagt wird, dass in den Vereinigten Schweizerbahnen als Rückkaufsobjekt auch die Toggenburgerbahn und Rickenbahn im Sinne des Art. 10 des Uebereinkommens betr. die Zusammenlegung der Konzessionen inbegriffen sein sollen. Ich glaube, dass es zur Beruhigung gerade derjenigen Bevölkerungskreise, welche ich hier zum Teil zu vertreten habe, dient, wenn dies im Art. 2 deutlich ausgedrückt wird, und das umso mehr, weil die Rickenbahn gerade in diesem Zeitpunkt in ein neues Stadium gerückt ist, wo die Verwirklichung des Projektes in etwas nähere Aussicht gestellt ist als bisher.

Ich stelle daher den Antrag, Ziffer 5 des Art. 2 so zu fassen: «5. der Vereinigten Schweizerbahnen mit Inbegriff der Toggenburgerbahn und einer Ricken-

bahn im Sinne des Art. 10 des Uebereinkommens betreffend Zusammenlegung der Konzessionen vom 7. Mai 1896».

Bundesrat Zemp: Herr Ständerat Python hat an dem Vorschlag der Kommission einige Aussetzungen gemacht. Soweit ich es für nötig erachte, werde ich darauf antworten.

Herr Python hat heute wiederum die Frage gestellt, ob der Rückkauf auf Grund der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen oder nicht vielmehr lediglich auf Grund der Konzessionen stattfinden soll. Er fragte dabei, welche Stellung der Bundesrat hiezu nehme, und macht weitere Erklärungen davon abhängig, ob die Antwort so oder so ausfalle. Die Antwort ist sehr leicht zu geben. Es ist uns ganz unmöglich, zu erklären, dass die Bundesgesetzgebung nicht gelten soll. Wir können weder die Bundesgesetzgebung überhaupt, noch einzelne Teile derselben ausschliessen. Die Gesetzgebung gilt und wenn wir glauben, sie bedürfe einer Abänderung, so können wir revidieren, neue Gesetze machen und die alten aufheben. Aber solange die gegenwärtigen Gesetze gelten, werden sich auch die Räte daran halten müssen. Ich glaube, das sei ein sehr klarer Satz. Ferner können wir dem Bundesgericht nicht Vorschriften darüber geben, welche rechtlichen Grundlagen es für ein einst zu fallendes Urteil suchen müsse. Darüber hat das Bundesgericht selbst nach freiem Ermessen zu handeln. Ich denke, auch hierüber können wir nicht eine andere Meinung haben.

Herr Berthoud erklärt sich als Freund der Verstaatlichung der Eisenbahnen und es ist gar kein Zweifel daran, dass diese Erklärung ernst zu nehmen ist. Allein er hat gewisse Besorgnisse, jetzt schon die Verstaatlichung auf die fünf vorgeschlagenen Bahnen auszudehnen. Nun müssen wir aber doch bei der Verstaatlichung als leitenden Gedanken festhalten, dass diese Verstaatlichung nur dann als thunlich, als nützlich, als erforderlich erscheint, wenn es uns gelingt, ein grösseres, in sich abgeschlossenes Bahnnetz zu erwerben. Wir müssen durch die Erwerbung des Netzes den Hauptverkehr in unserm Lande an uns zu ziehen und demselben zu dienen suchen und dieser Hauptverkehr muss sich von der einen Landesgrenze zur andern und zwar, wie richtig bemerkt worden ist, in beiden Richtungen, von Westen nach Osten und von Norden nach Süden, ausdehnen. Denn nur dann ist es uns möglich, auf dem Staatsbahnnetz dem grossen Verkehr im Inlande und dem Verkehr des Inlandes mit dem Auslande die grössten Dienste zu leisten. Dann ist es uns auch möglich, die nötigen Anschlüsse an das Ausland zu haben und die nötigen Vertragsverhältnisse mit dem Auslande zu ordnen. Wenn dagegen die Erwerbung eines in sich abgeschlossenen Ganzen nicht möglich ist, sondern nur partielle Erwerbungen von Linien stattfinden, die zum Teil unter sich nicht einmal einen Zusammenhang haben, dann ist die Staatsbahnverwaltung nicht in der Lage und in der Möglichkeit, diejenige Aufgabe zu erfüllen, welche wir ihr stellen wollen. Das würde nach dem Vorschlage des Herrn Berthoud gerade der Fall sein. Die J. S. und S. C. B. sind leicht zusammenzuschliessen und bilden ein grösseres Ganzes. Sie haben ein gewisses Verkehrsgebiet, auf

welchem sie sich zusammenschliessen. Aber dann noch die V. S. B. zu erwerben und das dazwischen liegende grosse Netz der N. O. B. nicht zu erwerben, hat nach meiner Auffassung keinen Sinn. Dann werden wir wiederum die gleiche Erscheinung haben, wie sie uns jetzt entgegentritt, dass wir mit dem grossen N. O. B.-Netz und dem grossen Centrum Zürich den Kampf führen müssten, wie die V. S. B. ihn heute mit demselben führen müssen. Sie werden nur dann eine genügende Ordnung des Verkehrs erzielen können, wenn die N. O. B. auch in die Verstaatlichung eingezogen wird.

Was den Ausschluss der G. B. anbetrifft, so halte ich dafür, dass das eine Entsagung von so grosser Tragweite wäre, dass ich es nicht begreifen würde, wenn wir dazu gelangten, diesen Gedanken auszuführen. Die G. B. ist das kleinste Bahnnetz in der Schweiz und hat eine einseitige Richtung. Es ist eine Längslinie von der italienischen Grenze bis in die Mitte der Schweiz; aber wir wissen, dass die G. B. trotz der geringen Ausdehnung und der einseitigen Richtung ihres Verkehrs doch eine ganz besondere Bedeutung für die Alimentation des ganzen schweizerischen Bahnnetzes hat. Die Prosperität der schweizerischen Hauptbahnen hat begonnen, seitdem die G. B. die volle Leistungsfähigkeit hat entwickeln können, und es ist für jedermann ersichtbar und greifbar, dass der G. B.-Verkehr fort und fort das ganze Jahr hindurch die S. C. B., die N. O. B. und auch die J. S. alimentiert. Wenn wir ein Bahnnetz des Bundes konstruieren wollen, so gehört die G. B. notwendig dazu.

Ich glaube, wir müssen im Auge behalten, dass die Aufgabe der Staatsbahnen eine ganz besondere und eine neue ist und daher für sie auch diejenige Konstruktion des Netzes vorausgesehen werden muss, welche sie befähigt, diese Aufgabe zu lösen.

Herr Berthoud hat in Bezug auf die Stellung zur G. B. darauf verwiesen, dass ihre Betriebsergebnisse dormalen zu wenig bekannt seien. Er hat richtig darauf hingewiesen, dass die Rückkaufsfrist bei der G. B. um 6 Jahre weiter hinausgerückt ist als bei den andern Bahnen und dass die zehnjährige massgebende Periode uns bis zur Stunde nur zum kleinern Teil bekannt ist, und die Ausmittlung des Verkehrswertes der G. B. daher grosse Schwierigkeiten biete. Das ist zum Teil wahr. Indessen glaube ich doch, dass Sie bei näherer Untersuchung unserer Berechnungen finden werden, dass wir dieser Ungewissheit der künftigen Betriebsjahre nach den Erfahrungen und den Grundsätzen, welche Betriebskundige immer in den Fall kommen anzustellen, wenn sie für die künftige Zeit irgend welche Feststellungen machen wollen, sehr Rechnung getragen haben. Ich glaube, dass die Berechnungen hier so genau sind als bei irgend einer andern Bahn, die wir zum Gegenstand der Untersuchung gemacht haben.

Herr Berthoud befürchtet sodann die Minderung des Gotthardbahnbetriebes nach Erstellung der Simplonbahn. Darüber sind verschiedene Meinungen und diejenige, welche Herr Berthoud ausgesprochen hat, ist nicht wenig vertreten. Aber ich halte sie nicht für richtig. Wir müssen uns ja sagen: Der Simplonbahnbau wird nach Vertrag 8 Jahre dauern, und er hat noch nicht begonnen. Es werden also noch 8—10 Jahre verstreichen, bevor die Simplonbahn die erste Leistung machen kann. In dieser

Zeit wird aber der internationale Verkehr so bedeutend zunehmen, dass für die G. B. eine Abgabe an den Simplon noch sehr wohl erträglich ist. Mit andern Worten: Wenn diese Simplonbahn gebaut sein wird, wird der Bestand von zwei Alpenbahnen nicht eine schädliche Wirkung für die eine gegenüber der andern ausüben, sondern beide Bahnen werden für den Verkehr sehr wohl in Anspruch genommen werden und werden das Beste leisten. Es ist nicht eine Konkurrenz, bei der man sich schädigend gegenübersteht, sondern eine Konkurrenz, wie sie heute für die grossen Linien in der Schweiz überhaupt besteht. Es ist nur nachzurechnen, ob der Verkehr selbst die Alimentationen liefert, und es existiert in grossen Kreisen, die sich mit dieser Frage lange befasst haben, die Meinung, dass der Simplon die nötigen Alimentationen bekommen und der Gotthard die seinen alle beibehalten werde. Das sind natürlich Erwägungen, denen man andere gegenüberstellen kann und die jeder für sich selbst machen möge.

Herr Berthoud hat ferner auf die Unbestimmtheit des Preises für die N. O. B. hingewiesen. Herr Berthoud ist noch nicht davon zurückgekommen, dass die Berechnungen des Bundesrates doch nicht zutreffend wären, und dass schliesslich ein höherer Preis für die N. O. B. bezahlt werden müsste. Ich will darüber nicht diskutieren, aber das eine will ich doch sagen: Wenn ein höherer Preis für die N. O. B. wird bezahlt werden müssen, so geschieht das auf Grund eines bundesgerichtlichen Urteils und das bundesgerichtliche Urteil wird auf Grund genauer Untersuchungen gesprochen werden, d. h. durch das Bundesgericht wird der wahre Wert der N. O. B. ausgemittelt werden. Und wenn wir den wahren Wert und nicht mehr bezahlen müssen, so sind wir wohl dabei; dann haben wir nichts zu riskieren.

Ich glaube demnach, Herr Berthoud sollte sich in den Gedanken finden, dass wir es da mit dem Vorschlag zu thun haben, ein grösseres Bahnnetz zu schaffen, das einheitlich verwaltet wird und das nicht wieder mit den Verwaltungen von andern Privatbahngesellschaften in Konkurrenz treten muss.

Den Antrag des Herrn Leumann halte ich für annehmbar. Es ist schliesslich nichts anderes gesagt, als was im Vorschlag der Kommission liegt.

Was den Vorschlag des Herrn Hoffmann betrifft, so ist durch den Vertrag mit den V. S. B., der von beiden Räten genehmigt worden ist, diese Rechtslage gegeben, welche er sich denkt und welche er geltend machen will. In diesem Vertrag ist vorgesehen, dass, wenn die V. S. B. bis zum Kündigungstermin die Toggenburgerbahn erwerbe, von welcher Erwerbung man ja seit vielen Jahren spricht, die Toggenburgerbahn einen integrierenden Bestandteil des Gesamtnetzes der V. S. B. bilde und dass, wenn die V. S. B. bis zu diesem Termin auch die Rickenbahnkonzession zur Ausführung bringen, der Bund in ihre Verpflichtung, den Bau fertig zu stellen, eintrete. Das ist in diesem Vertrag gesagt, und wäre jemand damit nicht einverstanden gewesen, so hätte er sich dagegen aussprechen müssen, als derselbe zur Genehmigung vorgelegt wurde. Meines Wissens ist in den Räten von keiner Seite gegen diese Bestimmung des Vertrages Einwendung erhoben worden. Ich will noch beifügen — und

dieses Moment sollte in der ganzen Rückkaufsfrage im Auge behalten werden —, dass diese Uebereinkommen mit den Bahnen dahinfallen, wenn beim künftigen Rückkaufstermine der Rückkauf nicht erklärt wird. Das ist der Fall bei der S. C. B. Wenn der Rückkauf im Jahre 1898 nicht erklärt wird, so fällt der Vertrag mit der S. C. B. dahin, und das Gleiche ist bei dem Uebereinkommen mit der V. S. B. der Fall. Ich sage also: das, was Herr Hoffmann anstrebt, ist im Verträge anerkannt. Nur glaube ich, die Fassung, die er der Ziffer 5 geben will, sei etwas anders zu stellen. Allein in diesem Augenblick bin ich auch nicht in der Lage, dieselbe zu formulieren. Ich möchte nämlich nicht etwa die Meinung erwecken lassen, dass durch dieses Gesetz und erst durch dasselbe die Erwerbung der Toggenburgerbahn und der Bau der Rickenbahn vom Bunde übernommen werde. Es muss aus der Fassung klar erkennbar sein, dass wir nur diejenigen Verpflichtungen erneuern, welche in dem angeführten Vertrage niedergelegt worden sind. Hierzu, glaube ich, werden wir allseitig Hand bieten.

**M. Robert:** Je ne serai pas long, mais vous me permettez de présenter une observation au sujet de l'art. 2.

La discussion qui vient d'avoir lieu a prouvé que les lignes qui sont indiquées dans cet article ont été choisies d'une manière arbitraire, il y en a trop ou pas assez.

En opérant le rachat sur les bases de l'art. 2 actuel et en tenant compte du dernier alinéa ajouté à l'art. 1, nous arriverons à cette situation singulière que dans quelques années, la Confédération exploitera les bateaux à vapeur du lac de Zurich, ainsi que l'ont demandé, par une simple pétition, les populations intéressées, tandis qu'elle n'exploitera pas un certain nombre de lignes de chemins de fer importantes et à voie normale parce qu'elles ne se trouvent pas énumérées dans l'art. 2. Ce serait là une anomalie très grande.

En ce qui concerne la ligne du Gothard, dès l'instant où la remise de ce réseau à la Confédération ne se produirait que 6 ans après celle des autres lignes, il n'était pas nécessaire de le mentionner dans l'art. 2, d'autant plus qu'il y aura lieu d'examiner certains points concernant les puissances étrangères qui ont donné des subventions. Il faut éclairer l'opinion publique spécialement sur cette question.

J'espère que cet art. 2 sera serré de plus près par le conseil national de sorte qu'il pourrait bien nous revenir sous une forme différente.

J'ai eu d'abord l'idée d'en proposer le renvoi à la commission, mais comme il est très probable qu'elle n'aurait plus le temps de l'étudier de nouveau, que nous n'obtiendrions pas d'elle de nouvelles propositions, il suffira d'attendre la délibération du conseil national.

Je réserverai donc mon vote sur cet article, dans l'idée que des propositions plus rationnelles sortiront de la délibération du conseil national.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

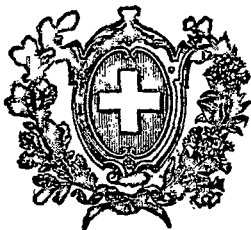
### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1897 - 16:00
Date	
Data	
Seite	437-450
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 802

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> 25

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 24. Juni 1897, vormittags 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr. — Séance du 24 juin 1897, à 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Herr Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung der Detailberatung. — Suite de la discussion article par article  
(Siehe Seite 437 hievor. — Voir page 437 ci-devant.)

Es liegen folgende neue Anträge vor:

**Antrag**  
von Hrn. Ständerat Ritschard.  
23. Juni 1897.

Art. 4. Wenn der Bund in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 genannten erwerben oder neue Linien bauen oder den Bau von solchen finanziell unterstützen will, so hat dies durch Erlass von Bundesbeschlüssen zu geschehen, welche dem Volke zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt werden, wenn es von 30,000 stimmberechtigten Schweizerbürgern oder 8 Kantonen verlangt wird (Art. 89 B. V.).

**Antrag der HH. Ständeräte Scheurer und Kellersberger.**  
24. Juni 1897.

Art. 7, Alinea 3:  
Von den weitem Ueberschüssen sind 20 % so lange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, 50 Millionen Franken erreicht haben wird. Die übrigen 80 % sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs durch entsprechende Herabsetzung der Personen- und Gütertarife, sowie zur Erweiterung des schweiz. Bahnnetzes überhaupt (Nebenbahnen) zu verwenden.

Les nouvelles propositions suivantes sont en présence:

**Proposition**  
de M. le conseiller aux états Ritschard.  
23 juin 1897.

Art. 4. Si, par la suite, la Confédération voulait acquérir d'autres lignes que celles mentionnées à l'article 2 ou en construire de nouvelles, ou participer financièrement à leur construction, la décision y relative revêtira la forme d'un arrêté fédéral qui sera soumis à la sanction du peuple si 30,000 électeurs ou 8 cantons en font la demande (article 89 const. féd.).

**Proposition de MM. les conseillers aux états Scheurer et Kellersberger.**  
24 juin 1897.

Art. 7, alinéa 3:  
Le 20 % du surplus des excédents sera versé dans un fonds de réserve spécial tenu distinct du reste de l'actif des chemins de fer fédéraux, jusqu'à ce que ce fonds ait atteint, avec les intérêts capitalisés, la somme de 50 millions. Le 80 % doit être employé dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, à perfectionner et alléger les conditions de transport en réduisant proportionnellement les tarifs des personnes et des marchandises, et à étendre le réseau suisse en général (lignes secondaires).

**Präsident:** Zu Artikel 2 sind verschiedene Änderungsanträge gestellt worden. Zwei derselben, von den Herren Berthoud und Leumann, liegen gedruckt vor. Der dritte, von Herrn Ständerat Hoffmann, ist aus Versehen nicht übersetzt und darum nicht gedruckt worden. Er lautet folgendermassen:

5. Der Vereinigten Schweizerbahnen mit Inbegriff der Toggenburgerbahn und Rickenbahn im Sinne von Art. 1 des Vertrages betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen vom 7. Mai 1896.

**Wirz:** Ich möchte nur mit zwei Worten den Antrag des Herrn Python als Kommissionsmitglied unterstützen, im letzten Alinea von Art. 2 die Worte «der Bundesgesetzgebung und» zu streichen. Denn entweder — oder. Entweder ist die Berufung auf die Gesetzgebung hier überflüssig oder dann ist sie zweideutig und gefährlich. Die Bundesgesetzgebung soll ja so wie so unter allen Umständen massgebend sein und gehalten werden. Sie ist die permanente Wegleitung und Orientierung für den Bundesrat. Der Bundesrat steht ja nicht über dem Gesetz, sondern er hat als Exekutive die Bundesgesetzgebung in allen Teilen zu vollziehen. Es würde sich also ganz eigentümlich ausnehmen, wenn wir stets sagen würden, der Bundesrat habe die Bundesgesetze zu beachten. Es läge darin in meinen Augen für den Bundesrat ein unverdientes, sehr negatives Kompliment. Man kann aber hier nicht sagen «superflua non nocent».

Der Hinweis auf die Bundesgesetzgebung könnte auch so verstanden werden, dass die Konzessionen nur massgebend sind innert dem Rahmen der jeweiligen Bundesgesetzgebung, dass also eine künftige Bundesgesetzgebung die Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen interpretieren oder alterieren könnte. Ich glaube zwar keineswegs, dass es so verstanden ist; aber ohne diese Interpretation hat der Hinweis auf die Bundesgesetzgebung gar keine praktische Bedeutung.

Nun schaffen die Konzessionen Privatrechte. Privatrechte aber können durch Gesetze nicht aufgehoben werden. Gesetze sind nicht rückwirkend. Die Gesetze sind vielmehr da zum Schutze des Privatrechtes. Wir dürfen durch den Hinweis auf die Bundesgesetzgebung den Gedanken nicht aufkommen lassen, dass die Bundesgesetzgebung betreffend das Rückkaufsrecht und die Rückkaufsbestimmungen den Inhalt der Konzessionen irgendwie ergänzen oder alterieren dürfte. Das wäre dem Prinzip des Rechtsstaates durchaus widersprechend.

Was die Gotthardbahn betrifft, so würdige ich vollständig, dass es eine Halbheit ist, nur einen Teil der grossen Bahnen zu erwerben. Mein Grundsatz ist: etwas ganzes oder nichts. Ich kann mir kein rationelles Bundesbahnnetz denken, wenn man zum vornherein die Alpenbahnen ausschliesst. Aber der Erwerb der G. B. hat gleichwohl seine ganz besondern Unzukömmlichkeiten. Er bringt die eidgenössischen Behörden in direkte und permanente, vertragsgemässe Abhängigkeit zu zwei grossen Nachbarstaaten. Es war das übrigens für mich ein Motiv gegen das Eintreten. Ich will dies heute nicht zum zweiten Male betonen.

Aber die Ausführungen des sehr verehrten Herrn Chefs des Eisenbahndepartements geben mir doch zu denken. Er sagte mit vollstem Recht, dass die

Simplonbahn erst etwa in 10 Jahren eröffnet werden könne. Mittlerweile aber werden bei der G. B. die Betriebseinnahmen steigen. Das wirkt bis zum Jahre 1904 sehr erschwerend auf den Rückkaufspreis. Mit der Eröffnung der Simplonbahn wird aber der G. B. die unmittelbarste und gewaltigste Konkurrenz erwachsen und dadurch wird allermindestens ein Stillstand, vermutlich aber, wenigstens vorläufig, ein Rückschritt in den Betriebseinnahmen der G. B. eintreten. Wir haben ja, beispielsweise, gar keine Garantie, dass in Italien die volkswirtschaftliche Prosperität immer in Zunahme begriffen ist. Damit ist aber konstatiert, dass die günstigsten Jahre der G. B. den Rückkaufspreis zu ungunsten der Eidgenossenschaft möglichst in die Höhe treiben werden und dass die G. B. im Jahre 1909 also ungefähr mit der Eröffnung der Konkurrenzbahn durch den Simplon in das Risiko des Bundes übergeht.

Das sind in meinen Augen vom geschäftlichen Standpunkt durchaus keine günstigen Konstellationen.

Ich fühle mich verpflichtet, dies kurz zu betonen. Die praktischen Konsequenzen daraus zu ziehen, überlasse ich zutrauensvoll den verehrten Freunden der Verstaatlichung.

**Hoffmann:** Mit Rücksicht auf die gestern abgegebene Erklärung des verehrten Herrn Departementschefs kann ich meinen gestern eingereichten Antrag zurückziehen. Ich thue es aus dem Grunde, weil ich es als etwas ganz selbstverständliches betrachte, dass das Uebereinkommen, welches der Bund mit den V. S. B. abgeschlossen hat und durch welches er die Toggenburgerbahn und die Rickenbahn in das Rückkaufsobjekt einbezogen hat, unter gewissen Voraussetzungen, für den Bund rechtsverbindlich ist. Es wäre also nur etwas überflüssiges, wenn dies in Art. 2, Ziffer 5, noch ausdrücklich gesagt würde.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich bin Herrn Hoffmann sehr dankbar, dass er seinen Antrag zurückgezogen hat. Es ist ja selbstverständlich, dass die Abmachung vom 7. Mai 1896 zwischen den V. S. B. und dem Bunde durch das vorliegende Gesetz nicht umgestossen wird und dass die Bestimmungen derselben unter allen Umständen aufrecht erhalten bleiben. Dagegen hätte, wenn wir etwas im Sinne des Herrn Hoffmann ins Gesetz aufgenommen hätten, die Meinung aufkommen können, wir hätten etwas ganz neues geschaffen, wir hätten uns dadurch zur Uebernahme der Toggenburgerbahn und zum spätern Bau der Rickenbahn verpflichtet, während wir nur ausführen, was schon durch einen frühern Vertrag abgemacht war.

Was den Antrag des Herrn Leumann anbelangt, das Wort «wird» durch «kann» zu ersetzen, so sehe ich diesen Antrag deshalb nicht gerade gerne, weil ich dem Bundesrate nicht gerne das Odium auflade, von sich aus gegen die N. O. B. vorzugehen. Es ist eine unangenehme Sache, den bösen Mann zu spielen, und ich hätte es lieber gesehen, wenn im Gesetz ganz klar und deutlich gesagt worden wäre, was der Bundesrat vorzunehmen hat. Allein nachdem der Herr Chef des Eisenbahndepartementes sich mit dem Antrag des Herrn Leumann einverstanden erklärt hat, will ich nicht königlicher sein als der

König und bin mit dem Antrag des Herrn Leumann vollständig einverstanden.

In Bezug auf die Bemerkung des Herrn Python, das Lemma bezüglich der N. O. B. sollte eigentlich gestrichen werden, es passe nicht in das Gesetz, möchte ich Sie ganz entschieden davor warnen, dies zu thun. Denn wenn Sie dieses Lemma streichen, geben Sie ohne anderes zu, dass die Anschauungsweise der N. O. B. die richtige sei und der Bund wird dann die Konsequenz daraus in klingender Münze zu bezahlen haben. Herr Python sagte uns allerdings: Wenn Differenzen bestehen, gehen wir ans Bundesgericht. Allein wir können mit dieser Frage nicht ans Bundesgericht gehen. Es entstehen keine rechtlichen Differenzen. Der Bund hat das Recht, diejenigen Konzessionen auszulösen, die ihm belieben. In dieser Beziehung muss der Bund wie jeder Geschäftsmann das Geschäft besehen und wenn er findet, dass er es mit 57 Millionen überzahlen muss, wird er es eben bleiben lassen.

Und welche Unbilligkeit würde darin bestehen, wenn Sie gegenüber der N. O. B. nachgeben würden, während der Bund die andern Bahngesellschaften veranlasst hat, in die Zusammenlegung der Konzessionen einzuwilligen! Die S. C. B., die J. S. und V. S. B. haben auch nicht alles gute Linien. Diese Bahngesellschaften haben aber nachgegeben. Was würde es nun für einen Eindruck auf dieselben machen, wenn die N. O. B. für ihre Renitenz geradezu belohnt würde? Das ist nicht zulässig. Deshalb möchte ich Sie bitten, an diesem Lemma festzuhalten.

Nun will Herr Python auch darüber beruhigt sein, ob das Bundesgericht bei Bemessung der Rückkaufentschädigungen sich allein an die Konzessionen oder in Verbindung mit den Konzessionen auch an die bestehende Gesetzgebung zu halten habe. Man könnte Herrn Python einfach erwidern: Wenden Sie sich ans Bundesgericht. Die Frage geht uns gar nichts an. Das Bundesgericht hat in dieser Angelegenheit zu befinden und es liegt uns ferne und soll uns ferne liegen, dasselbe irgendwie von unserer Seite zu beeinflussen. Allein ich will doch gerne Herrn Python meine persönliche Meinung in dieser Angelegenheit auseinandersetzen, obschon dieselbe ganz unmassgebend ist.

Was Herrn Python vornehmlich interessiert, ist das, ob der dermalige Stand der Gesetzgebung die Frage des Abzuges für Minderwerte präjudizieren würde. Nach dem zu Recht bestehenden Rechnungsgesetze sind die Bahnen gehalten, für gewisse Kategorien von Mobilbestandteilen Einlagen in den Erneuerungsfonds zu machen. Schon das Gesetz von 1883 sah solches vor, nur hat man damals unterlassen, diesbezüglich einheitliche Bestimmungen aufzustellen. Die Folge war, dass in Bezug auf diese Einlagen die grösste Willkür herrschte. Das Gesetz von 1896 hat diesbezüglich Wandel geschaffen. Vom Departement sind in Bezug auf die Einlagen in den Erneuerungsfonds Normen aufgestellt worden, welche zwar bis anhin von den Bahngesellschaften nicht anerkannt worden sind, mit der Begründung, man habe ihnen die Grundsätze, nach welchen diese Einlagen in den Erneuerungsfonds gemacht werden sollen, nicht zur Kenntnis gebracht. Zu Ihrer Beruhigung kann ich mitteilen, dass diese Normen nicht nach so sehr unbilligen Grundsätzen aufge-

stellt worden sind, indem das Regulativ der S. C. B. über die Einlagen in den Erneuerungsfonds um Fr. 50,000 für die S. C. B. ungünstiger ist, als die vom Departement aufgestellten Normen. Es kann demzufolge die S. C. B. rund Fr. 50,000 mehr in ihre Gewinn- und Verlustrechnung von 1896 einstellen, als wenn sie dieselbe nach ihrem eigenen Regulativ abgeschlossen hätte.

Die Aufstellung einheitlicher Normen ist verschiedenen Ursachen entsprungen, erstens dem Bestreben, die Bahnen zu einem soliden Finanzgebahren zu veranlassen, sodann um dieselben gegen gelegentliche Ausbeutung durch Grossaktionäre zu schützen und drittens, um von Gesetzeswegen mit einer Ungesetzlichkeit abzufahren, welche darin bestand, dass im Rückkaufsfalle gerade diejenige Gesellschaft die grösste Entschädigung erhielt, welche ihre Bahn am schlechtesten unterhielt und am wenigsten in die Erneuerungs- und Reservefonds eingelegt hatte.

Damit komme ich auf die Konzessionen zu sprechen. Dieselben enthalten neben dem allgemeinen Satz, dass die Bahnen in vollkommen befriedigendem Zustand zu übergeben sind, noch den weitem Satz, dass die Erneuerungs- und allfällige Reservefonds von der Entschädigungssumme abzuziehen sind. Bei denjenigen Linien, welche der Bestimmung, dass der Erneuerungsfonds abzuziehen ist, nicht unterworfen sind, ist die Sache sehr einfach. Es wird einfach von den Experten der vollkommen befriedigende Zustand der Linien, in Zahlen ausgedrückt, festzustellen sein und der betreffende Betrag ist vom Erneuerungsfonds abzuziehen. Ist der Reservefonds nicht in genügender Höhe vorhanden, so muss das Defizit von der Bahngesellschaft dem Bunde vergütet werden. Bei den Linien, wo aber Erneuerungs- und Reservefonds abzuziehen sind, gehen dieselben ohne anderes auf den Bund über, d. h. sie sind von der Entschädigungssumme abzuziehen. Die Reserven sind da und die Konzessionen sagen, dass allfällige Reserven von der Entschädigungssumme abzuziehen sind. Also müssen diese Fonds auch auf den Bund übergehen.

Es sind nun allerdings — das möchte ich Herrn Python gegenüber betonen — anlässlich des Rechnungsgesetzes von dem Sprechenden Vorbehalte gemacht worden, allein nicht in dem Sinne, wie Herr Python meint, sondern im gerade entgegengesetzten Sinne. Sie wissen, dass der Bundesrat viel weiter gehen wollte als das in Kraft bestehende Rechnungsgesetz, dass er auch für den Unter- und Hochbau Einlagen in den Erneuerungsfonds vorschlug. Man ist den Bahnen dann entgegengekommen. Es ist das das Verdienst des Ständerates, wenn überhaupt von einem Verdienst gesprochen werden kann. Aber man hat damals ausdrücklich betont, dass mit diesem Entgegenkommen der Rückkauf nicht präjudiziert werden, d. h. die Frage eine offene bleiben soll, ob auch auf dem Unter- und Hochbau Abzüge gemacht werden können. Das ist der Stand der Angelegenheit. Ich weiss nicht, ob Herr Python von meiner Antwort befriedigt ist oder nicht.

Ich beantrage Ihnen, dem Vorschlag des Herrn Leumann zuzustimmen, im übrigen aber den Art. 2, wie er von der Kommission vorgeschlagen ist, festzuhalten.

**Schorb:** Ich begreife ganz gut, dass man, namentlich ausserhalb des Rates, sich fragt, welchen Einfluss das Rechnungsgesetz auf den Rückkauf der Bahnen ausüben werde, d. h. ob durch das Rechnungsgesetz das Bundesgericht bei Feststellung der Grundsätze des Rückkaufes gebunden sei oder nicht. Nun ist es gewiss wahr, dass das Bundesgericht bei seiner Rechtsprechung an die Gesetzgebung gebunden ist; es kann nicht nach Willkür urteilen, wenn es Recht sprechen will, sondern es hat das bestehende Recht anzuwenden, das in den Gesetzen niedergelegt ist. Nun sind speciell einzelne Bestimmungen des Rechnungsgesetzes massgebend für den Richter. Einmal ist im Rechnungsgesetz vorgesehen, dass das Bundesgericht überhaupt über die Sache urteile und es kann diesen Entscheid nicht ablehnen. Sodann ist im Rechnungsgesetz auch vorgesehen, dass das Bundesgericht zum vornherein die Grundsätze feststellen soll, welche für die Frage des Rückkaufes, sofern die Parteien sich nicht einigen können, massgebend seien. Das ist etwas Eigenartiges. Sonst entscheidet ein Gericht einen Streit zwischen den Parteien, hier aber soll es zum voraus die Grundsätze feststellen, nach welchen die Parteien sich verständigen sollen oder nach welchen dann später der Streit entschieden werden soll. Das Bundesgericht hat also hier gleichsam die Rolle des Gesetzgebers. Dann ist im Rechnungsgesetz auch vorgesehen, dass das Verfahren beim Entscheid über die Rückkaufsstreitigkeiten das civilprozessualische Verfahren sei und es ist in Art. 20 ferner vorgesehen, dass das Bundesgericht sowohl nach Massgabe des vorliegenden Gesetzes als nach Massgabe der Konzessionen zu entscheiden habe. Es sind das alles Direktiven, die dem Bundesgericht gegeben worden sind, und ich nehme an, wir müssen in Art. 2 des Rückkaufgesetzes ausdrücklich auf die Bundesgesetzgebung verweisen und können den Antrag des Herrn Wirz nicht annehmen, der diesen Passus streichen will.

Wie das Bundesgericht im einzelnen Falle zu urteilen habe, das können wir nicht bestimmen. Es hat gestern schon mit Recht Herr Bundesrat Zemp darauf aufmerksam gemacht, es sei Sache des Bundesgerichtes, zu sagen, gestützt auf welche rechtliche Grundlagen es den Entscheid fällen will. Wir können dem Bundesgericht nicht vorschreiben, in welcher Weise es die Konzessionen interpretieren soll. Es ist weder der Bundesrat, noch die Bundesversammlung irgendwie berechtigt, da Direktiven zu geben. Das Bundesgericht entscheidet souverän und ist niemandem verantwortlich als seinem eigenen Gewissen.

Wenn ich mir nun aber persönlich die Frage stelle: Ist nun wirklich das Bundesgericht, wenn es die Grundsätze betreffend den Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen feststellt, an die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes gebunden? — so sage ich mit Herrn Python nein. Es ist gewiss an sich klar, dass wir Bestimmungen der Konzessionen, die eine materielle Tragweite haben, nicht durch ein späteres Gesetz aufheben oder ändern können. Ebenso klar ist, dass wir nicht auf dem Wege der authentischen Interpretation einen Sinn in die Konzessionen hineinlegen können, der uns behagt, der die Sache einseitig interpretiert. Das geht nicht, wir können unsere Verpflichtungen

nicht durch Gesetze lösen, sondern müssen sie halten.

Aber es will auch niemand so vorgehen, wie Herr Python es befürchtet. Das ist ja gerade unsere Stärke und unsere Kraft gegenüber den Vorwürfen, die man uns macht, indem man von Vergewaltigung, Raub, illoyalem Vorgehen u. s. w. spricht; wir stehen auf dem Rechtsboden, wir wollen lediglich das, was die Konzessionen vorschreiben, nicht mehr und nichts weniger. Und wenn wir uns mit den Bahnen nicht verständigen können, wenn Differenzen sich ergeben, so rufen wir den höchsten Richter des Landes an und der spricht, was Rechtens ist. Da kann sich niemand beklagen, und wer kein Vertrauen in das Bundesgericht besitzt, dem ist in Gottesnamen nicht zu helfen.

Nun frage ich aber: giebt das Gesetz überhaupt eine Andeutung, dass das Bundesgericht nach Massgabe dieser Bestimmungen das Anlagekapital festzustellen habe? Ich glaube das Gegenteil. Lesen Sie das Gesetz! Massgebend ist Art. 20. Dennoch hat der Bundesrat in Unterhandlung mit den Bahnen zu treten, und zwar nach zwei Richtungen hin. Erstens um eine Verständigung zu suchen über die Frage, was auf Baurechnung getragen werden dürfe und was dem Erneuerungsfonds gutzuschreiben sei. Diese Verständigungsunterhandlungen haben auf dem Boden und im Sinne des Rechnungsgesetzes stattzufinden. Das steht hier ausdrücklich. Wenn nun eine Verständigung nicht zu stande kommt, so hat das Bundesgericht zu urteilen. Und hier ist nun allerdings eine bindende Bestimmung für das Bundesgericht; es kann in Bezug auf diese Fragen nur urteilen gestützt auf das vorliegende Gesetz. Es hat mit Bezug auf die Frage, was auf Baurechnung zu tragen ist und was dem Erneuerungsfonds gutzuschreiben ist, das vorliegende Gesetz anzuwenden. Nun sind aber diese Entscheide nicht massgebend für den Rückkauf, sondern massgebend für die zukünftige Rechnungsstellung der Bahnen, für die Feststellung der Bilanzen derselben. Dabei verlieren aber ja die Bahnen absolut nichts. Es wird zwar zeitweilig die Dividende kleiner werden, aber man nimmt den Bahnen gar nichts, das Geld bleibt ihnen. Also bezüglich des ersten Lemmas ist das Bundesgericht an das Gesetz gebunden und es hat nach dem Gesetz die Baubeträge festzustellen. Nun kommt das zweite Lemma. Das schreibt auch ganz deutlich vor, was das Bundesgericht zu thun habe. Es lautet: «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 soll.» Also auch da werden Verhandlungen gepflogen, und kommt es zu keiner Verständigung, dann soll das Bundesgericht urteilen. Aber dem Bundesgericht ist vorgeschrieben, dass das Urteil im Sinne der Konzessionen gefällt werden müsse. Es ist somit das Bundesgericht absolut frei, nach eigenem Ermessen und nach seiner Ueberzeugung festzustellen, was im Sinne der Konzessionen vorzunehmen sei, welche Grundsätze in den Konzessionen enthalten seien.

Wir können also sagen, dass die Sache ganz klar liegt, und können ruhig sagen: Das Bundesgericht ist bei Festsetzung der Grundsätze für den Rückkauf nicht an das Rechnungsgesetz gebunden.

M. Python: Je remercie M. Scherb des déclarations qu'il a bien voulu faire, il m'a donné la réponse que M. le chef du département n'a pas cru pouvoir faire. Le raisonnement de M. Scherb est tout à fait juridique; c'est celui que faisait le conseil fédéral en 1883 dans son message, où il est dit que toutes les divergences qui pourront se produire à l'égard du calcul du produit net n'auront aucune influence au moment du rachat pour l'interprétation des dispositions des concessions. Je crois du reste que la loi de 1896 se plaçait sur le même terrain.

Ce qui m'a donné des inquiétudes, c'est le message accompagnant le projet de loi aujourd'hui en discussion. Dans la loi que nous discutons, il n'y a rien, je le reconnais, qui touche aux bases d'après lesquelles doivent être interprétées et jugées les clauses des concessions, mais le message insinue, on peut dire affirme le contraire et c'est pour cela que nous avons besoin des déclarations qui viennent de nous être faites. A la page 109, en effet, nous lisons ce qui suit:

«La nouvelle loi sur la comptabilité fournit les bases nécessaires pour une juste évaluation des chemins de fer suisses et pour trancher d'une manière équitable les différends qui pourront surgir. Ce sera l'objet du chapitre suivant de montrer dans le détail à combien doit s'élever le rachat des lignes principales. Si ces calculs ne peuvent se formuler en chiffres, puisqu'on doit compter aussi avec le produit des années à venir, c'est-à-dire avec de simples probabilités, ils n'en sont pas moins aussi sûrs que peuvent l'être des calculs de cette nature, car ils reposent sur des principes solides, inattaquables aujourd'hui, au lieu qu'avant la loi bien des obscurités embarrassaient la voie du rachat.»

Ces appréciations du message sont en contradiction avec l'exposé si clair de M. Scherb et les explications de M. le président de la commission. Il ne me reste qu'à prendre acte de ces déclarations et à constater que l'auteur du projet ne les a pas contestées; puisque nous avons un bulletin sténographique qui les a enregistrées, je puis me déclarer satisfait et, dans ces conditions, renoncer à la suppression des mots législation fédérale, dès que ces mots n'ont que la signification qui vient de leur être donnée par M. Scherb.

Puisque j'ai la parole, je voudrais faire une observation en ce qui concerne l'alinéa spécial ayant rapport au Nord-Est. Je ne sais pas comment vous en ferez usage; le Nord-Est ne sera pas obligé de donner ses comptes de rachat tant que le rachat ne lui aura pas été signifié. Le conseil fédéral devra au préalable dénoncer le rachat pour chaque ligne en particulier en vertu de chaque concession. Si le Nord-Est produit des comptes exagérés, la Confédération ne pourra pas revenir en arrière. Le message accompagnant la loi de 1883 est formel à cet égard: Une fois le rachat dénoncé la Confédération est liée, il n'y a plus que la question de chiffres qui soit en suspens. Les choses ne se passeront donc pas comme vous le prévoyez, les chiffres ne seront donnés que le jour où le rachat sera dénoncé, quand il sera trop tard pour revenir en arrière. Les chiffres que la compagnie vous a remis en vertu de la loi sur la comptabilité peuvent sans doute préparer pour certains points la voie du rachat, mais ils ne sauraient faire règle.

Il en est de même en matière d'expropriation quand l'état l'a demandée; s'il y a une différence pour le prix, l'état peut-il revenir en arrière? Non, dans le message de 1883, il est dit:

«Nous avons maintenant à examiner le mode à suivre pour le cas où, comme il est à prévoir, il ne serait pas possible d'arriver à une entente au sujet des énormes différences entre la manière de voir des compagnies et celle de la Confédération et nous voulons aussi discuter les principes qui auraient à présider à une décision juridique.

Suivant la disposition identique pour toutes les concessions, la question du rachat se trouve posée juridiquement par le fait que la Confédération informe la compagnie intéressée de la décision de rachat un certain temps avant l'expiration du terme fixé pour cette éventualité.

Il ne peut subsister aucun doute là-dessus, que, par cet avis, la Confédération s'engage en droit vis-à-vis de la compagnie à prendre à son compte le chemin de fer à l'époque fixée et que l'administration de la ligne peut exiger que le juge détermine le prix d'achat, si une entente n'aboutit pas.» (Feuille fédérale de 1883, tome 1, page 304.)

D'autre part, il est dit dans le même message:

«Il est vrai que la nouvelle loi doit s'appliquer aussi aux années qui, à teneur de la concession, font règle pour l'évaluation du produit net.»

Mais si plus tard on en vient réellement au rachat sur la base des concessions et qu'il surgisse une contestation sur le produit net évalué d'après la loi à promulguer, la décision appartient après comme avant au juge. Ainsi la situation sera tout à fait la même qu'en cas de rachat avec l'évaluation du produit net par les compagnies à leur point de vue exclusif, comme elles y procèdent actuellement. Personne ne voudra contester qu'en pareille occurrence la Confédération aura le droit d'attaquer les évaluations du produit net faites jusqu'alors et les principes qui y ont présidé, ainsi que d'invoquer la décision du juge en cas de contestation.

Les droits acquis par la concession ne sont donc pas atteints par la loi et nulle part il n'est question d'empiètements, sur les intérêts privés.» (Feuille fédérale, tome 1, page 287.)

D'après le conseil fédéral, le jour où le rachat est signifié, la Confédération est liée, la question du prix est secondaire. Comment ferez-vous donc l'application de l'alinéa au Nord-Est? Le Nord-Est ne répondra pas et ce que vous faites sur le terrain de la loi sur la comptabilité ne lie pas le Nord-Est, vous l'avez dit vous-mêmes. J'estime donc que cet alinéa n'est d'aucune utilité pour le conseil fédéral.

Pour le dernier alinéa, j'ai une modification de rédaction à proposer, il est dit: «Le conseil fédéral est autorisé, moyennant l'assentiment de l'assemblée fédérale, à acheter de gré à gré les chemins de fer mentionnés ci-dessus . . . . ».

En français assentiment ne me paraît pas assez accentué, il vaudrait mieux dire:

«moyennant l'approbation. . . . »

En outre en disant: Le conseil fédéral est autorisé à acheter de gré à gré, etc., on ne dit pas ce que l'on veut dire; l'achat est fait; en principe et par là même, le conseil fédéral est autorisé à discuter de gré à gré le prix et les conditions du rachat, mais non le principe du rachat ou de l'achat si vous le préférez. Il faudrait dire «Sous réserve de l'approbation

de l'assemblée fédérale le conseil est autorisé à arrêter de gré à gré avec les compagnies les conditions et le prix de rachat, dans les limites des concessions.»

C'est une simple modification de rédaction.

**Wirz:** Ich ziehe meinen Antrag unter dem ausdrücklichen Hinweis auf das, was Herr Scherb gesagt hat, und wofür ich auf das stenographische Bulletin verweise, zurück.

**Isler:** Ich möchte nur wenige Worte zunächst über die Frage der Ausdehnung des Rückkaufsprogramms und sodann über die Frage der Anwendung der Bundesgesetzgebung sagen.

Für mich war von Anfang an klar, dass die vier Hauptlinien J. S., S. C. B., N. O. B. und V. S. B. in dem Rückkaufsprogramm zu stehen haben. Ich möchte also dem Antrag auf Streichung z. B. der N. O. B. nicht zustimmen. In Bezug auf die G. B. lag für mich die Sache nicht so einfach und ich glaube, es wäre von Nutzen, wenn im Laufe unserer Debatte oder später die Frage in Bezug auf die G. B. noch etwas klarer gestellt würde. Ich sage mir auch, dass unser nationales Netz unvollkommen sein wird, solange wir die G. B. nicht haben. Aber ebenso sage ich mir, dass bei der G. B. die Verstaatlichungstendenz eigentlich am wenigsten dringend ist, nicht nur in Bezug auf die Zeit, sondern in Bezug auf die ganze bisherige Gebahrung der G. B. Auf der andern Seite wird das Programm sehr erschwert nach der finanziellen Seite hin. Ich erinnere daran, dass seiner Zeit auch das Initiativkomitee, das auf die Expropriation abstellte, den Gotthard beiseite liess. Indessen so, wie die Dinge jetzt liegen, stelle ich einen solchen Antrag nicht. Warum ich von der Gotthardbahn rede, geschieht aus folgendem Grunde. Es war früher eine Art Rätsel, ob man den Gotthard verstaatlichen könne oder nicht, ob Staatsverträge da entgegenstehen oder nicht. Wer sich nicht näher mit der Sache befasste, hatte das Gefühl, es gehe nicht wohl an. Man dachte an die Subventionen, die die Staaten leisteten, und sagte, die Schweiz könne dieselben doch nicht wohl zurückerzahlen. Später kam man dahin, zu erklären: es geht viel leichter, als man glaubte; die Schwierigkeit, die man voraussetzte, ist im Grunde nicht vorhanden, und ich gebe gerne zu, dass in dieser Beziehung die Botschaft die Bedenken ziemlich zerstreut und die Sache sich für einen, der logisch und juristisch die Angelegenheit sich zurecht legt, sich sehr vereinfacht.

Nun bin ich für mich nicht ganz sicher, ob bezüglich der Subventionen das das letzte Wort sein kann oder sein wird, dass man einfach eine getrennte Verwaltung einführt und alles im übrigen beim Alten lässt, und ob wirklich die am Staatsvertrag Beteiligten sich damit zufrieden geben. Ich weiss darüber gar nichts, aber mir ist, der Bundesrat sollte uns darüber eine Aufklärung geben, jetzt oder später, ob man in dieser Beziehung auf keine Schwierigkeiten stosse. Denn Schwierigkeiten, die sich aus dem Staatsvertrag ergeben würden, könnten wir von uns aus nicht lösen. Darüber vermisse ich in der Botschaft jeden Aufschluss. Wenn ich mit diesen Worten dazu bei-

getragen habe, dass er noch gegeben wird, so soll's mich freuen.

Was nun die Frage betrifft, ob der Rückkauf auf Grund der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen erfolge, oder, wenn man sie deutlich, klar und einfach stellen will: ob die Rückkaufsentschädigungen rein nur nach den Konzessionen zu berechnen seien oder auch nach Bundesgesetzen, speciell nach den Gesetzen über die Rechnungsweise der Eisenbahnen, so teile ich hier — es liegt mir daran, dies zu konstatieren — durchaus und in jedem Punkte die Auffassung des Herrn Scherb. Es hat mich sehr gefreut, aus diesem Munde diese Zusicherungen zu erhalten, denn ich hatte das Gefühl, dass doch von dieser oder jener Seite — ich will durchaus nicht sagen offiziell — versucht werde, die Konzessionen abzuändern. Ich meine dabei die Rückkaufsklausel, denn wir reden ja nicht vom ganzen Inhalt der Konzessionen, der ja zum Teil durch die Gesetzgebung abgeändert werden kann. Ich sage, ich hatte das Gefühl, dass da in Aussicht auf das viele, das man erreichen wollte, man der Tendenz nicht ferne sei, auf dem Wege des Gesetzes die Rückkaufsklausel abzuändern. Das soll nicht sein, und es ist für diejenigen — wir gehören ja alle zu ihnen —, die neben und über ihrem Patriotismus auch die Grundsätze des Rechts, das Bewusstsein dessen, was jedem gehört und ihm nicht entzogen werden soll, nicht vergessen mögen, eine grosse Beruhigung, zu wissen, dass dem so ist. Ich für meine Person wusste zum voraus schon, dass eine Aenderung nicht angeht, denn das Gesetz ist deutlich. In Art. 20 lässt es keinen Zweifel darüber. Es regelt das Rechnungswesen der Eisenbahnen, aber nicht den Rückkauf.

Bezüglich des letztern soll sich der Bund mit den Bahnen einigen, und wenn das nicht geht, soll der unparteiische Richter entscheiden. Und der entscheidet nach den Konzessionen. Ob nun hier im Rückkaufsgesetz es heisse: «gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen», oder ob es nur heisse: «gemäss den Bestimmungen der Konzessionen», das bleibt sich in meinen Augen ganz gleich. Auch ich sage, ob wir diese Worte «gemäss der Bundesgesetzgebung» auch aufnehmen — der Vollständigkeit wegen gehören sie ja eigentlich dazu —, so gehen wir deshalb nicht vom Grundsatz ab, dass das Bundesgericht im Streitfall den Rückkauf nach den Konzessionen und nur nach den Konzessionen zu bemessen hat.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Es sind von Herrn Isler etwelche Zweifel geäussert worden, ob auch der Rückkauf der Gotthardbahn sich so einfach gestalten werde, wie man auf Grund der Botschaft annehmen könne. Die Frage des Rückkaufs der Gotthardbahn ist von so eminenter Bedeutung, dass natürlich auch die grössere Expertenkommission sich sehr einlässlich und gründlich mit der Angelegenheit beschäftigte. Es wird Sie vielleicht interessieren, wenn ich Ihnen aus dem Gutachten, welches von der juristischen Subkommission dieser Experten verfasst worden ist, einige Sätze mitteile. Dieser Bericht ist unterzeichnet von Herrn alt-Nationalrat Dr. Paul Speiser in Basel. Man liest da folgendes:

«In den Bundesbeschlüssen vom 22. Oktober 1869 betreffend Genehmigung der von den Kantonen

Tessin, Uri, Schwyz, Luzern, Zug erteilten Konzession für die Gotthardbahn ist das Rückkaufsrecht des Bundes ausdrücklich gewahrt. In dem Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869 ist das Rückkaufsrecht des Bundes weder geregelt, noch überhaupt erwähnt, und es sind in demselben auch keine Bestimmungen enthalten, welche direkt oder indirekt mit dem Rückkaufsrecht an sich in Beziehung gebracht werden könnten, mit Ausnahme des Art. 14, welcher vorschreibt: «Wenn zwischen der Eidgenossenschaft und der Gotthardunternehmung Streitigkeiten civilrechtlicher Natur entstehen, so sind diese durch das Bundesgericht zu regeln.» Dann weiter: «Das Rückkaufsrecht ist ein souveränes Recht des Bundes und dessen Ausübung ist nicht abhängig von der Zustimmung der Vertragsstaaten . . . Mit Rücksicht auf die vorliegenden Verhältnisse wird es nötig werden, für die Gotthardbahn auch beim Staatsberieb eine gesonderte Rechnung zu führen . . . Im übrigen ist die Aktionsfreiheit des Bundes in keiner Weise beschränkt und es haben sich die Vertragsstaaten weder ein Einprache-, noch Mitverwaltungsrecht vorbehalten. Die selbständige Stellung des Bundes ist nach dem Verträge vollständig gewahrt; es ist demnach eine neue Formulierung des Verhältnisses zwischen Bund und Vertragsstaaten nicht notwendig; der Bund hat nach dem Rückkauf die im Vertrag festgesetzten Verpflichtungen zu erfüllen; eine besondere Kontrolle steht den Vertragsstaaten nicht zu.»

Das ist im wesentlichen das Ergebnis der Untersuchung durch die juristische Unterabteilung der Expertenkommission. Ich glaubte, es interessiere Sie das.

Bundesrat Zemp: Ich will dem von Herrn von Arx Gesagten nur noch beifügen — ich glaube damit einer Erwartung des Herrn Isler entgegenzukommen —, dass der Bundesrat an dieser Auffassung von Anfang an festgehalten hat und Sie werden auch bei Vergleichung der Botschaft mit dem Gutachten, das Herr von Arx citiert hat, finden, dass wir vollständig im Einklang miteinander sind. Ich will beifügen, dass der Bundesrat auch in der neuesten Zeit Veranlassung genommen hat, nochmals die Rechtsstellung der Eidgenossenschaft zum Gotthardbahnunternehmen zu fixieren und zwar in einer Erklärung an die Vertreter der beiden Vertragsstaaten Deutschland und Italien. Wir werden an dieser Auffassung festhalten und haben gar keinen Grund anzunehmen, dass von der andern Seite gegenteilige Meinungen geltend gemacht werden wollen.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Der Rat nimmt gegenüber dem Antrag des Herrn Berthoud mit einer Mehrheit von 33 Stimmen den Kommissionsantrag an.

Der Antrag des Herrn Python zum ersten Alinea (Streichung der Worte «gegenüber den im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlínien») und Ersetzung durch die Worte «gegenüber folgenden Bahnen») und derjenige auf Einschaltung einer Ziffer 2b: «den badischen Bahnen auf schweizerischem Gebiet» wird mit einer Mehrheit von 29 Stimmen verworfen.

Beim Alinea 2 erhält in eventueller Abstimmung die von Herrn Leumann vorgeschlagene Fassung mit 24 Stimmen die Mehrheit gegenüber dem Antrag der Kommission.

In definitiver Abstimmung wird, in Ablehnung des Antrages des Herrn Python, mit 21 gegen 16 Stimmen das nach dem Amendement des Herrn Leumann redigierte Alinea 2 aufrecht erhalten.

Bezüglich der Fassung des letzten Absatzes wird mit 23 gegen 16 Stimmen dem Vorschlage der Kommission der Vorzug gegeben.

(Au vote, le texte de la commission prévaut par 33 voix sur l'amendement de M. Berthoud.

La proposition de M. Python de retrancher du premier alinéa les mots «en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi» en les remplaçant par: «ci-après» est rejetée par 29 voix; de même la proposition de M. Python d'intercaler un chiffre 2 bis portant: «au chemin de fer badois sur territoire suisse».

Pour le deuxième alinéa, la rédaction de M. Leumann est préférée éventuellement, par 24 voix, à celle de la commission.

En votation définitive le texte ainsi amendé du deuxième alinéa est maintenu par 21 voix contre 16 qui vont à la proposition de M. Python.

Pour le dernier alinéa, la rédaction de la commission est préférée par 23 voix contre 16.)

#### Art. 3.

**von Arx**, deutscher Berichterstatter der Kommission: In diesem Artikel wird wiederholt, dass der Bund nun auch im Speciellen befugt sein soll, nebst den in Art. 2, Ziffer 1 bis 6 aufgezählten Bahnlínien auch deren allfällige Beteiligungen bei Nebenbahnen und Nebengeschäften zu erwerben. Dieser erste Satz macht double emploi mit den Bestimmungen des Art. 1. Ich hatte in der Kommission persönlich gesagt, derselbe könnte eigentlich weggelassen werden, indessen beschloss die Kommission mit Mehrheit das Gegenteil. Es wird dann ferner beantragt, dass der Bund auch berechtigt sein soll, in die Betriebsverträge, welche zwischen den Hauptbahnen und den Nebenbahnen etwa bestehen, einzutreten. Es existieren solche Betriebsverträge z. B. bei der J. S. mit der Bahn Visp-Zermatt, der Bodelibahn, der Thunerseebahn, der Schynige-Platte-Bahn u. s. w., bei den V. S. B. mit der Toggenburgerbahn u. s. w. Die Kommission betrachtet es als selbstverständlich, dass diese Betriebsverträge ohne Anderes von den Bundesbahnen übernommen werden sollen, allerdings mit der Beschränkung, dass solche Verträge vor dem 31. Dezember 1896 abgeschlossen sein müssen. Damit wollte man verhüten, dass unmittelbar vor Thorchluss zwischen Hauptbahnen und Nebenbahnen noch Betriebsverträge abgeschlossen werden, welche die Interessen des Bundes schädigen würden. Ich beantrage Ihnen die Annahme dieses Artikels.

**M. Python:** A l'art. 3, je voudrais supprimer les mots: «Avant le 31 décembre 1896.» Je comprends le point de vue qui a poussé la commission à les ajouter; on ne veut pas forcer la Confédération à accepter les conventions d'exploitation qui auraient

été passées frauduleusement, peut-être en vue du rachat par la Confédération et qui lui imposeraient des sacrifices trop lourds. Cette adjonction serait justifiée si la Confédération était obligée d'accepter les traités conclus pour l'exploitation des chemins de fer secondaires, mais elle ne l'est pas, elle a le droit de les accepter, mais non l'obligation. Si vous acceptez la rédaction de la commission, il en résultera que la Confédération ne pourra pas accepter certains contrats lors même qu'elle le voudrait; ce n'est certainement pas là ce que vous voulez.

Un de ces derniers jours une convention conclue entre le Jura-Simplon et, je crois, le funiculaire de Cossonay a été ratifiée, par le conseil fédéral et par votre conseil. Si vous admettez l'article de la commission, le jour où le réseau du Jura-Simplon sera racheté, la Confédération ne pourra se charger de l'exploitation du funiculaire parce que la convention aura été conclue trop tard. C'est aller trop loin et je suis persuadé que cette conséquence dépasse les intentions de la commission. Je crois donc qu'il vaudrait mieux supprimer les mots avant le 31 décembre 1896.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich habe nichts gegen den Antrag des Herrn Python. Wenn von keinem Mitglied der Kommission Widerspruch erhoben wird, so erkläre ich namens der Kommission die Zustimmung zu diesem Antrag.

**Scherrer:** Ich stelle den Antrag, es sei der ganze Artikel zu streichen. Wie der Herr Kommissionsreferent ganz richtig bemerkt hat, ist eigentlich das, was im ersten Satz desselben steht, schon im Art. 1 enthalten. Ich sehe nicht ein, warum man das zweimal sagen und dafür einen neuen Artikel einfügen soll. Ich habe bereits in der Kommission mit verschiedenen Herren die Ansicht geäußert, diese Bestimmung habe keine Berechtigung. Allein Herr Python hat es damals durchgedrückt, dass sie aufrecht erhalten wurde.

**M. Python:** Je crois que c'est grâce au concours de M. Ritschard que cet article 3 nouveau a été introduit. Il ne fait pas double emploi avec l'art. 1 qui pose les conditions générales que la Confédération doit appliquer quand elle a l'intention d'acquérir un chemin de fer, non seulement ceux prévus à l'art. 2 mais tout autre. Lorsque la Confédération décidera plus tard d'acquérir une ligne non prévue dans cette loi, il faut savoir quels principes devront être appliqués, or ces principes sont ceux posés à l'art. 1. En somme l'art. 2 est mal placé, il devrait se trouver dans les dispositions transitoires.

La Confédération est libre en achetant une ligne de se charger des entreprises accessoires, mais elle doit le dire au moment où elle fait l'acquisition de la ligne. Si vous ne mettez pas l'art. 3, vous n'aurez pas le droit, au moment du rachat du Jura-Simplon ou du Nord-Est, d'acheter les entreprises accessoires. Voilà pourquoi il est nécessaire de prévoir les traités passés entre les lignes principales et secondaires. Il est très important de se montrer favorable aux lignes secondaires en général, la Confédération ne peut pas se montrer moins large que les compagnies privées et là où, dans l'intérêt des lignes secondaires

et dans l'intérêt général, il a été accordé à celles-ci des clauses avantageuses, il faut les maintenir.

C'est pourquoi je crois que l'art. 3 nouveau qui introduit dans la loi l'élément nouveau des conventions d'exploitation passées entre les chemins de fer principaux et les lignes secondaires doit être maintenu.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich möchte ebenfalls bemerken, dass der Art. 3 nicht einfach gestrichen werden kann, wie Herr Scherrer es wünscht, indem im zweiten Satz desselben ein ganz neuer Gedanke enthalten ist, der sich sonst nirgends im Gesetz vorfindet, der Gedanke, dass der Bund in die Betriebsverträge, die zwischen den Hauptbahnen und den Nebenbahnen bestehen, eintreten kann. Es müsste also eventuell, wenn Sie den ersten Satz streichen wollten, der Artikel doch bleiben und folgende Fassung haben: «Der Bund ist befugt, in die zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten».

**Bundesrat Zemp:** Was den ersten Teil des neuen Art. 3 anbetrifft, so halte ich dafür, er sei nur eine Wiederholung dessen, was viel allgemeiner, aber ebenso zutreffend in Art. 2 erklärt ist. Man könnte also den ersten Teil des Artikels 3 füglich fallen lassen. Was den zweiten Teil betrifft, so entspricht dieser dem Gedanken, der damit zum Ausdruck kommen sollte, nicht vollständig. Es haben nicht nur die Nebenbahnen, die kleinen Bahnen, die in ein Hauptnetz einmünden, ein Interesse daran, dass schon bestehende Betriebsverträge fort dauern, sondern es ist auch denkbar, dass für eine Nebenbahn ein Interesse erst nach dem Rückkauf entsteht, den Betrieb der Hauptbahn zu übertragen. Solche Verhältnisse werden sich gestalten und ihnen ist in der vorliegenden Fassung des Art. 3 nicht Rechnung getragen. Es heisst einfach: Recht des Bundes zum Eintritt in schon bestehende Verträge. Nun halte ich eben dafür, dass es überhaupt nicht nötig sei, eine Disposition von diesem oder einem ähnlichen Inhalt zu treffen, denn nach meiner Auffassung wird die Staatsbahnverwaltung es als in ihre Kompetenz fallend betrachten dürfen, Betriebsverträge mit Bahnen abzuschliessen, auch wenn im Rückkaufsgesetz davon gar nicht die Rede ist. Das fällt im allgemeinen in die Administrationsbefugnis der Staatsbahnverwaltung, welche erwägen wird, ob sie ein Interesse daran hat, dass ein Betrieb an sie übergeht. Unter dieser Voraussetzung möchte ich Ihnen empfehlen, den Antrag des Herrn Scherrer zu acceptieren.

**Wirz:** Ich glaube doch, es sei besser, wenn das ausdrücklich im Gesetz gesagt wird, als dass es nur im Protokoll und im stenographischen Bulletin steht. Es dürfte zur allgemeinen Beruhigung dienen, wenn der zweite Teil des Art. 3 unter Streichung der Worte «vor dem 31. Dezember 1896» ins Gesetz aufgenommen würde. Doch ist es nicht nötig, dafür einen besondern Artikel zu schaffen. Der Artikel gehört in logischer Weise an das Ende des Art. 1. Ich stelle also den Antrag, den zweiten Teil des Art. 3 an den Schluss des Art. 1 zu stellen.



**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Die Ausführungen des Herrn Bundesrat Zemp veranlassen mich, Ihnen doch einen Antrag zu stellen. Es ist wirklich eine Lücke im Gesetz, indem nur der Betrieb von Nebenbahnen vorgesehen ist, welche bereits Verträge abgeschlossen haben, während der Fall ganz leicht eintreten könnte, dass die Bundesbahnen in der Folge auch andere Nebenbahnen betreiben sollten. Nun meint Herr Bundesrat Zemp, es sei selbstverständlich, dass die Bundesbahnverwaltung die Kompetenz habe, die Uebernahme des Betriebs von Nebenbahnen zu beschliessen. Allein ich glaube doch, es wäre besser, wenn wir im Gesetz das deutlich sagen würden, und ich erlaube mir deshalb den Antrag zu stellen, als Art. 3 neu folgendes zu sagen: «Der Bund ist befugt, den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in die zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten».

**Wirz**: Ich stimme dem Antrag des Herrn Berichterstatters in der Meinung zu, dass derselbe als Zusatz zu Art. 1 beschlossen wird.

**Präsident**: Kann der Herr Berichterstatter sich damit einverstanden erklären, dass nach dem Antrag des Herrn Wirz dieser Art. 3 als Zusatz zu Art. 1 aufgenommen werde?

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, es sei besser, wenn wir einen eigenen Artikel machen.

**M. Python**: Si vous lui donnez une portée générale, il faut le mettre avant l'art. 2.

**Präsident**: Es ist möglich, dass einzelne Artikel an die Kommission zurückgewiesen werden, dann kann die Kommission ja auch diese Placierungsfrage behandeln.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Einverstanden.

**M. Python**: D'accord.

**Wirz**: Ebenfalls einverstanden.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag des Herrn Python, die Frist «vor dem 31. Dezember 1896» zu streichen, wird stillschweigend angenommen.

Hierauf erklärt sich der Rat mit 16 gegen 16 Stimmen und dem Stichentscheid des Präsidenten für Streichung des ersten Teils des Artikels.

In der Hauptabstimmung wird an der vom Kommissionspräsidenten vorgeschlagenen Fassung mit 24 gegen 4 Stimmen festgehalten gegenüber dem

Antrage des Herrn Scherrer auf Streichung des ganzen Artikels.

(Le conseil adhère tacitement à la proposition de M. Python de biffer la date «avant le 31 décembre 1896».)

Sur ce le conseil, par la voix prépondérante du président, départageant entre 16 suffrages de part et d'autre, vote la suppression de la première partie de l'article.

Au vote définitif, la rédaction proposée par M. von Arx l'emporte par 24 voix contre 4 sur la suppression totale proposée par M. Scherrer.)

#### Art. 4.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der Art. 4 ist meines Erachtens von eminenter Bedeutung. Mit demselben ist einer der berechtigtesten Befürchtungen der Verstaatlichungsfreunde ein kräftiger Riegel vorgeschoben, nämlich der Befürchtung, es möchte nach Vornahme der Verstaatlichung ein wahrer Wettlauf von Begähren bezüglich der Uebernahme von bestehenden Linien oder des Baus neuer Linien durch den Bund entstehen und damit die Oekonomie der Bundesbahnen stark beeinträchtigt werden. Durch die Bestimmung, dass solche Operationen nur mittelst eines Gesetzes vorgenommen werden können, wird dafür gesorgt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen, und zwar umsomehr, als in Art. 13 für die Beschlussfassung betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien ausdrücklich der Referendumsvorbehalt gemacht wird.

Herr Kollege Ritschard hat einen Antrag eingebracht, wonach er noch weiter gehen will, als dass der Bund bestehende Linien übernehmen oder neue Linien bauen kann. Er will, dass der Bund sich auch beim Bau von neuen Linien finanziell beteilige. Ich will meine Stellungnahme zu diesem Antrage verschieben, bis ich die Begründung desselben durch Herrn Kollege Ritschard angehört haben werde.

**Ritschard**: Ich erlaube mir, Ihnen den Antrag, den ich gestellt habe, zu begründen.

Die Aenderungen, die ich vorschlage, sind teils nur redaktioneller Natur, teils aber von ziemlich eingreifender materieller Tragweite.

Der erste Teil des vorliegenden Gesetzes verfolgt zwei Hauptzwecke. Der eine, näherliegende Zweck ist der, dass bestimmte Bahnen, die im Art. 2 angeführt werden, vom Bunde angekauft werden können. Der andere ferner liegende Zweck ist ausgedrückt in Art. 4. Hier wird gesagt, dass der Bund in Zukunft auch andere als die sechs in Art. 2 genannten Bahnen erwerben und dass er auch von sich aus Bahnen bauen kann. Es ist aber beigefügt, dass, wenn sachbezügliche Beschlüsse gefasst werden wollen, dies nur auf dem Wege des Gesetzes geschehen kann und das Volk sich also in jedem einzelnen Falle darüber auszusprechen habe.

Ich nehme an diesem Art. 4 zwei Aenderungen vor, indem ich das zukünftige Programm des Bundes in Eisenbahnsachen noch etwas erweitere und

es nicht nur darauf beschränke, dass der Bund unter Umständen noch andere Bahnen erwerben oder selbständig bauen, sondern dass er Bahnen bei dem Bau auch finanziell unterstützen kann und indem ich vorschlage, dass bezügliche Erlasse jeweilen in der Form von Bundesbeschlüssen allgemein verbindlicher Natur, sodass sie dem Referendum ebenfalls unterstehen, zu fassen sind.

Ich will mich über das, was in der Vorlage des Bundesrates steht, des nähern nicht aussprechen. Es ist ja natürlich, dass der Bund unter Umständen nicht bei dem Erwerb der hier genannten Bahnen stehen bleibt. Es können ja Gründe volkswirtschaftlicher, eisenbahnpolitischer oder militärischer Art obwalten, die ihm veranlassen, auch noch andere Bahnen zu erwerben. Es ist im Gesetz auch vorgesehen, dass der Bund auch neue Linien erstellen kann. Ich will mich nicht darüber aussprechen, was das etwa für Bahnen sein können. Es ist das etwas, was der Entwicklung der Zukunft anheim gegeben ist. In erster Linie ist unter diesen neuen Bahnen wahrscheinlich eine ostschweizerische Alpenbahn zu verstehen, ein Projekt, das allerdings noch sehr der Abklärung und der Vorarbeiten bedarf. Ich schlage Ihnen nun vor, es möchte noch beigefügt werden, dass der Bund nicht nur neue Bahnen bauen, sondern dass er sich beim Bau von solchen auch beteiligen könne. Hier habe ich in erster Linie die sogenannten Nebenbahnen im Auge. Ich halte dafür, dass es angezeigt sei, hier ein kurzes Wort über die Stellung des Bundes zu den Nebenbahnen zu verlieren. Ich will natürlich nicht das ganze Kapitel von den Nebenbahnen vor Ihnen aufrollen, sondern ich werde mir in diesem Zusammenhang nur wenige Bemerkungen erlauben.

Ich bin der Ansicht, dass es in der Aufgabe des Bundes liege, unter Umständen auch Nebenbahnen finanziell zu unterstützen und zwar schon mit Rücksicht auf das grosse finanzielle Interesse, das er an der Erstellung von Nebenbahnen für seine Hauptbahnen hat. Derartige Nebenbahnen bilden in der Mehrzahl der Fälle nichts anderes als Alimentationslinien für die Hauptbahnen. Sie entwickeln in abgelegenen Gegenden einen Verkehr, der bisher noch nicht bestanden hat. So werden die Einnahmen der Hauptbahnen bedeutend gehoben. Es liegt also im nächsten finanziellen Interesse des Bundes, dahin zu wirken, dass solche Nebenbahnen zu stande kommen und deshalb ist es in seiner Aufgabe, dieselben auch finanziell zu unterstützen.

Neben diesem direkten finanziellen Interesse des Bundes ist meiner Ansicht nach viel wichtiger das volkswirtschaftliche Interesse, das sich an die Nebenbahnen knüpft. Die grossen Centren, die verkehrsreichen Ortschaften, die reichen Gegenden sind von Eisenbahnen durchzogen und es ist mit Recht gesagt worden, dass in dieser Richtung die Privatwirtschaft der letzten 50 Jahre Grossartiges geleistet hat. Anders aber verhält es sich in Bezug auf die abgelegenen und die ärmeren Gegenden. Hier drängt sich natürlich die Spekulation nicht hinzu, um Bahnen zu bauen. Da ist an Dividenden nicht viel zu holen und derartige Bahnen müssen deshalb meistens aus der Einsicht und Kraft und der finanziellen Beteiligung der betreffenden Gegenden selbst geschaffen werden. In neuerer Zeit hat sich die Sache je länger je mehr dahin entwickelt, dass die Kantone, sodann die Gemeinden und in dritter

Linie Private, die an der Erstellung der betreffenden Nebenbahnen ein besonderes Interesse hatten, beim Bau der Nebenbahnen sich beteiligen. Auf diesem — ich will nicht sagen leichten, denn es brauchte immerhin grosse Opfer — Wege ist eine grosse Zahl von Nebenbahnen zustande gekommen. Aber es giebt eine andere Zahl von Nebenbahnen, die sich absolut auch noch nach weitem Hülfsquellen umsehen müssen. Die Kantone, die Gemeinden, die Privaten, sie alle haben gethan, was sie konnten. Die Spekulation bemächtigte sich, wie schon gesagt, dieser Bahnen nicht, weil nichts zu haben ist, und man kann jeweilen froh sein, wenn man einen minimen Teil des Obligationenkapitals bei den Bahnen unterbringt. Für diese Bahnen muss notwendigerweise neuer Sukkurs geschaffen werden und dieser ist einzig bei der Eidgenossenschaft zu suchen. Es ist von grosser Bedeutung, dass diese abgelegenen und ärmeren Gegenden auch in den Besitz von Bahnen gelangen. Sie sind, auch wenn sie Bahnen haben, immerhin von den grossen Centren, vom grossen Verkehr noch weit ab, die Transportkosten sind immer noch grösser als sie anderswo sind. Deshalb liegt es in der Aufgabe des Bundes, dass er auch hier helfend eintrete. Es ist volkswirtschaftlich von der grössten Bedeutung, dass auch diese abgelegenen und verkehrsärmeren Gegenden in den Besitz von Bahnen gelangen. Man macht ja die Wahrnehmung, dass gerade aus diesen Gegenden, weil der Verdienst mangelt, der Zuzug in die grossen Centren immer mehr stattfindet, dass die Auswanderung aus diesen Gegenden in grösserem Masse vorkommt, dass Handel und Gewerbe zurückgehen und dass namentlich auch die Landwirtschaft sich da nicht in richtiger Weise entwickeln kann. Die Landwirtschaft, die ja heutzutage teilweise auch Handel ist, bedarf absolut sowohl für die Zufuhr als für die Wegfuhr besserer Verkehrswege und die müssen diesen Gegenden auch geschaffen werden. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass gerade in diesen abgelegenen Gegenden oft bedeutende Wasserkräfte vorhanden sind. Wären da die nötigen Verkehrsmittel vorhanden, so könnten diese Wasserkräfte auch viel besser ausgenützt und Industrien eingeführt werden, während das beim Mangel von Verkehrsmitteln nicht der Fall ist. Ich halte also dafür, dass es durchaus angezeigt sei, wenn man hier beifüge, dass der Bund in Zukunft auch berechtigt sei, derartige Bahnen zu unterstützen. Ich glaube, es sei im ganzen eine gesunde Politik, wenn in Bezug auf die Nebenbahnen der Bund sich auf die Unterstützungen beschränkt, und die Sache sich im weitem dahin entwickelt, wie sie sich bis jetzt entwickelt hat. Die Nebenbahnen sind an den meisten Orten aus der Initiative, aus der Einsicht der Bürger hervorgegangen. Sie haben als Gemeindeglieder und als Private die nötigen Opfer gebracht. Die Bahnen werden auf diesem Wege ziemlich billig hergestellt. Auch der Betrieb derselben ist fast überall ein ausserordentlich ökonomischer. Ich glaube daher, es sei ganz gut, wenn dieses System beibehalten wird. Aber immerhin darf sich der Bund derartigen Bedürfnissen nicht ganz verschliessen, sondern er muss hier helfend mit eingreifen. Der Bund kann bei uns auch viel mehr thun als irgend ein anderer Staat zu thun in den Fall käme. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Bund bis jetzt im Eisenbahnwesen keine Opfer gebracht hat. Die einzige Subvention, die er

verabreicht hat, hat er an die Gotthardbahn gegeben, sonst hat er noch nichts gethan. Er hat es der Privatindustrie und der Thätigkeit der Kantone überlassen. Wenn wir die Thätigkeit der Kantone nach dieser Richtung in Betracht ziehen und die Thätigkeit des Bundes daneben stellen, so nimmt sich die letztere etwas bescheiden aus. Kantone wie Freiburg, Bern u. a. haben für ihr Eisenbahnwesen grosse Summen aufgeopfert, die sie zum Teil nie wieder gesehen haben. Der Bund dagegen hat bis auf den heutigen Tag in Eisenbahnsachen nichts geleistet. Und was leistet er mit Hinsicht auf den projektierten Rückkauf? Finanziell leistet er im Grunde nichts. Er übernimmt kein Risiko. Der Gegenwert, der ihm geboten wird, ist durchwegs da. Die Bahnen sind das wert, was er dafür auslegt, sei es dass es ganz nach den Berechnungen des Eisenbahndepartements und der Botschaft gehe oder sei es auch, dass das Bundesgericht da oder dort etwas höher gehen werde. Der Bund wirft also auch da kein Geld in das Geschäft hinein. Er engagiert nur seinen Kredit. Er nimmt die nötigen Anleihen auf, um die Bahnen zurückzubezahlen, aber das Objekt, das er an sich zieht, ist vollwertig vorhanden. Auch mit Rücksicht hierauf kann der Bund sich ganz gut nach anderer Richtung etwas engagieren, und zwar umso mehr, als die Nebenbahnen ja wesentlich zur Mehrung der Einnahmen der Hauptbahnen beitragen werden.

Damit ist natürlich nicht gesagt, dass der Bund nun kopfüber in dieses Nebenbahngeschäft hineinspringen soll. Das ganze Vorgehen des Bundesrates mit Rücksicht auf den Rückkauf der Hauptbahnen zeichnet sich durch grosse Vorsicht aus. Er hat sich zu diesem Schritte erst entschlossen, als er glaubte dem Volke mitteilen zu können, dass ein finanzielles Risiko damit nicht verbunden sei. Und ich glaube, diesen Beweis habe er voll und ganz erbracht. Der Bundesrat ist auch mit Rücksicht darauf, wie der Art. 4 redigiert wurde, sehr vorsichtig vorgegangen. Dieser Artikel ist sehr reserviert gehalten. Man lässt sich nur im Grossen und Ganzen die Kompetenz geben, noch andere Bahnen zu erwerben oder neue Linien zu bauen. Ich glaube, wir können dem Bundesrate nur Dank wissen, dass er so vorsichtig zu Werke gegangen ist. Denn nur dann, wenn wir die Sache nicht allzusehr beladen, wenn wir mit gutem Gewissen vor das Volk treten und sagen dürfen: Was da gethan wird, ist ohne Gefahr, ohne finanzielles Risiko, werden wir vor dem Volke mit unserer Vorlage bestehen können. Wenn Sie nun bei Art. 4 auch noch hinzufügen, was ich Ihnen vorschlage, so wird damit der reservierten Haltung des Artikels kein Eintrag gethan. Denn ich verstehe die Sache auch nicht dahin, dass nun sofort etwa alle Nebenbahnen subventioniert werden, sondern man wird die Bedürfnisse prüfen, man wird sehen, welche Kategorien von Nebenbahnen in diese Bundessubventionen hauptsächlich einzubeziehen sind, kurzum man wird sich freie Hand und reichliche Prüfung vorbehalten. Aber den Grundsatz sollten wir wenigstens ins Gesetz aufnehmen.

In dem zweiten Teil meines Antrages ist gesagt, dass derartige Erlasse in Form von Bundesbeschlüssen, die dem Referendum unterstellt werden, zu geschehen haben. Es ist das ein Punkt mehr oder weniger formeller Natur. Immerhin halte ich

dafür, die vorgeschlagene Abänderung sei **durchnaus** gerechtfertigt. Ich glaube nicht, dass es Gegenstand eines Gesetzes sein kann, von Fall zu Fall den Erwerb oder den Bau oder die Subventionierung einer Linie zu beschliessen. Das Gesetz ordnet Gattungsfragen, ordnet eine Mehrzahl von Fällen, hier aber werden einzelne specielle Fälle durch das Gesetz geordnet. Das ist aber nicht Aufgabe des Gesetzes, sondern Aufgabe einzelner Bundesbeschlüsse, die aber dann ganz gleich dem gesetzlichen Referendum unterstellt werden können. Sie werden am ersten besten Beispiele sehen, dass es wirklich unzutreffend wäre, wenn da die weitem Entschliessungen des Bundes auf dem Gesetzgebungswege geordnet würden. Wir wollen den Fall setzen, dass nach der Erwerbung der J. S. beschlossen werde, die Brienzerseebahn zu bauen. Wenn Sie den Bau dieses kleinen Bahnstückes beschliessen wollen, so müsste also ein Gesetz erlassen werden über den Bau einer Bahn von Brienz nach Interlaken. Aus diesem einzigen Beispiel sehen Sie sofort, dass es sich hier nicht um ein Gesetz handeln kann, sondern nur um einen allerdings allgemein verbindlichen Bundesbeschluss, der infolge dessen auch dem Referendum unterstellt ist. Ich möchte Ihnen also beantragen, dass hier nicht jeweilige Bundesgesetze vorbehalten werden. Denn sonst bekommen wir da eine Sammlung von Bundesgesetzen, vielleicht zehn, fünfzehn oder noch mehr, die im Grunde keine Gesetze sind, sondern Bundesbeschlüsse in Ausführung von Grundsätzen, die im vorwürfigen Gesetz niedergelegt sind.

Ich empfehle Ihnen meinen Antrag zur Annahme.

**Scheurer:** Sie haben eben den gedruckten Antrag, der von Herrn Kellersberger und mir ausgeht, zugestellt erhalten und Sie werden darüber verwundert sein, dass der andere Vertreter des Kantons Bern mit einem besondern Antrag auf das nämliche Ziel hinsteuern will, das Herr Ritschard bei seinem Antrag vorschwebt. Zur Erklärung kann ich Ihnen mitteilen, dass uns gestern der Antrag des Herrn Ritschard noch nicht bekannt war, als Herr Kellersberger und ich den unsrigen ausarbeiteten und dass auch Herrn Ritschard nicht bekannt sein konnte, was wir beide beabsichtigten.

Die Abänderung, die unser Antrag gegenüber dem Entwurf der Kommission enthält, besteht darin, dass die zu erwartenden Ueberschüsse über die 20 % hinaus, die zur Gründung eines Reservefonds dienen sollen, nicht nur im Interesse der Bundesbahnen, zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, zu einer entsprechenden Reduktion der Taxen, sondern auch zur Unterstützung von neu zu erstellenden Nebenbahnen verwendet werden sollen. Die Begründung dafür, dass die Nebenbahnen für die Zukunft grosse Bedeutung haben und vom Bunde unterstützt werden sollen, hat Herr Ritschard Ihnen in zutreffender Weise vorgebracht. Uebrigens hat der Bundesrat diese Begründung bereits selbst gebracht in seiner Botschaft zum Nebenbahngesetz. Dort sagt er, nachdem er konstatiert hat, dass das zur Vermittlung des grossen Transitverkehrs bestimmte Bahnnetz der Schweiz im wesentlichen fertig gestellt sei:

«Damit ist nun aber nicht gesagt, dass das schweizerische Bahnnetz für einmal als abgeschlossen anzusehen sei. Die Hauptlinien bestehen, es fehlen

aber die vielen Verzweigungen, welche notwendig sind, um einerseits allen Gegenden des Landes die Vorteile der modernen Verkehrsmittel zugänglich zu machen und andererseits den Hauptbahnen eine stets zunehmende Alimentation zu sichern. Wie die grossen Nachbarstaaten in neuerer Zeit ihre Bau-tätigkeit in Eisenbahnsachen in der Hauptsache darauf konzentrieren, durch Erstellung von Nebenbahnen und Kleinbahnen das ganze Land an die Hauptbahnen anzuschliessen, so hat sich auch bei uns das Bestreben nach Begünstigung der Nebenbahnen geltend gemacht und neben dem Postulat vom 26./28. Juni 1893 in seitherigen weitem Kundgebungen der Bundesversammlung seinen officiellen Ausdruck gefunden. Diese Bestrebungen sind unzweifelhaft berechtigt, und es dürfte überflüssig sein, des nähern auseinanderzusetzen, welche wirtschaftlichen Vorteile durch Eröffnung neuer Bahnverbindungen den bis jetzt auf der Seite liegenden Thälern zugewendet werden. Es ist längst statistisch nachgewiesen, wie viel billiger Personen und Güter mit der Bahn gegenüber dem Fuhrverkehr befördert werden können, wie viel rascher der Transport bewerkstelligt werden kann und wie sehr sich ein vorhandener kleinerer Verkehr hebt und sogar ganz neue Verkehre geschaffen werden, wenn die Vermittlung billiger und rascher stattfindet. Wenn es sich um bessere Verbindung mit wichtigen Verkehrscentren, mit grösseren Städten, handelt, werden sich die neuen Verkehrsbeziehungen sehr rasch entwickeln; die regere Entfaltung des wirtschaftlichen Lebens wird aber auch da nicht ausbleiben, wo der Anschluss abgelegener Thalschaften angestrebt wird. So manche Wasserkraft bleibt unbenutzt wegen Mangel an genügenden Verbindungen und die Industrie wird gewissermassen gezwungen, sich an einzelnen Punkten zu konzentrieren, während bei grösserer Verteilung im Lande herum einerseits billigere Arbeitskraft zu erlangen wäre, andererseits den Bewohnern dieser abgelegenen Gegenden Gelegenheit zu reichlicherem Erwerb geboten würde. Ein wesentliches Hilfsmittel, die krankhafte Anschwellung der grössern Städte einzudämmen und das Land vor Verarmung zu schützen, liegt in der Anlage zweckmässiger Nebenbahnen, welche eine gesunde Decentralisation der Industrie fördern.» Dann konstatiert der Bundesrat, dass trotzdem die Erstellung der Nebenbahnen bei uns sehr langsam vor sich gehe, und sagt: «Der Hauptgrund ist wohl, dass der Verkehr, der diesen Bahnen zufällt, im Anfange naturgemäss ein kleiner sein wird, somit nur dann ausreicht, die Bahnunternehmung genügend zu alimentieren, wenn Anlagekapital und Betriebskosten niedrig bemessen werden können. Die Aussicht auf Rentabilität ist eine derart beschränkte, dass das Privatkapital sich selbstverständlich zurückhält und die unmittelbar interessierte Landesgegend selbst eintreten muss.»

Das ist vollkommen richtig und man kann überzeugt sein, dass viele Gegenden, die der Nebenbahnen dringend bedürfen, trotz dieses dringenden Bedürfnisses keine Nebenbahnen erhalten werden, wenn nicht von seite des Bundes Hülfe in Aussicht steht. Wir im Kanton Bern — um speciell hievon zu sprechen — haben bekanntlich schon früher von Staatswegen die grössten Anstrengungen gemacht, um unser Bahnnetz zu ergänzen, um die Erstellung einer Reihe von Nebenbahnen zu ermöglichen. Wir

haben Staatsbeiträge bis weit über die Hälfte der Anlagekosten in Aussicht gestellt. Wir haben aber trotzdem die betreffenden Gegenden, schwachbevölkerte Gebirgsthäler, mit Kapitalien so belastet, dass das nötige Geld kaum je von ihnen aufzubringen sein wird. Es ist deshalb am Platze, dass der Bund, sobald es ihm die Verhältnisse gestatten, namentlich für diese Gebirgsthäler einschreite und auch diesen vernachlässigten Gegenden zu den notwendigen Verkehrsmitteln ver helfe.

Das will Herr Ritschard in seinem Antrag und man könnte daher sagen, dass unser eben ausgeteilter Antrag zurückgezogen werden sollte. Ich muss aber bekennen, dass mir der Antrag des Herrn Ritschard doch nicht in allen Teilen gefällt. Er hat in meinen Augen einige Mängel. Es will mir scheinen, es sei nicht ganz logisch, dass man in Art. 4, der nur von Bundesbahnen handelt, eine andere Kategorie von Bahnen, nämlich Privatbahnen, einschalte. Denn unter den zukünftigen Nebenbahnen verstehe ich wenigstens Privatbahnen, die von Privatgesellschaften, von Kantonen oder Gemeinden oder von diesen gemeinschaftlich erstellt werden und an die der Bund nur einen Beitrag leistet.

Ferner können, wenn die Sache so gestaltet wird, wie Herr Ritschard vorschlägt, ganz leicht finanzielle Bedenken auftauchen. Es ist gar wohl möglich, dass ein guter Teil unserer Referendumsbürger an einer solchen Bestimmung Anstoss nehmen könnte, nach welcher der Bund einfach verpflichtet wird, alle zukünftig zu erstellenden Bahnen zu unterstützen, also eine Verpflichtung übernimmt, die er gegenwärtig auch nicht annähernd kennt und von welcher der Bürger annehmen könnte, dass sie ins Ungemessene gehen und die Bundesfinanzen ernstlich gefährden könnte. Diesen finanziellen Bedenken würde durch unsern Antrag gründlich vorgebeugt. Denn nach unserem Antrag werden die Nebenbahnen nur dann unterstützt, wenn die Bundesbahnen so gut prosperieren, dass es Ueberschüsse giebt und aus diesen Ueberschüssen Beiträge an die Nebenbahnen geleistet werden können. In diesem Falle wäre also für den Bund gar keine Gefahr und kein finanzielles Risiko vorhanden.

Der Antrag des Herrn Ritschard gefällt mir auch in einem dritten Punkte nicht. Herr Ritschard schlägt vor, dass nicht nur der Erwerb von weitem Bahnen und die Erstellung von neuen Bahnen, sondern auch die Unterstützung von Nebenbahnen dem Referendum unterstellt werde. Ich glaube, das sei nicht nötig und nicht zweckmässig. Die Beiträge des Bundes an Nebenbahnen, wie sie die Antragsteller in Aussicht genommen haben, werden nicht so grosse Summen erreichen, dass man sie nicht in die Kompetenz der Bundesversammlung legen könnte. Wenn wir das Recht haben, für Flusskorrekturen, Verbauungen etc. Millionen zu votieren, so sollte die Bundesversammlung auch kompetent sein, Nebenbahnen, die im öffentlichen Interesse liegen, von sich aus zu subventionieren, ohne dass man mit jeder derartigen Subvention vors Volk muss. Das würde Schwierigkeiten haben. Es würde schwer halten, auch nur kleinere Subventionen, vielleicht nur Fr. 20, 30 oder 50,000, vor dem Volke durchzubringen, wenn das zu erstellende Werk nur einem kleinen Teil des Landes Vorteil bringt und man würde dazu gelangen, wie man es auch im Kanton Bern und kürzlich in Graubünden hat machen

müssen, dass man eine grosse Zahl von solchen Unternehmungen zusammenkommen lassen muss, um sie gemeinsam zur Volksabstimmung zu bringen. Ich glaube, es sei unzweckmässig, die Unterstützung der Nebenbahnen in gleicher Weise wie den Rückkauf und den Neubau von Bahnen zu behandeln, sondern man sollte dieselbe in die Kompetenz der Bundesversammlung legen.

Deshalb möchte ich Herrn Ritschard ersuchen, sich dem von Herrn Kellersberger und mir gestellten Antrage anzuschliessen, nach welchem diese Frage der Nebenbahnen bei Art. 7 ihre Erledigung finden würde.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen ebenfalls beantragen, auf die Anregung des Herrn Kollega Ritschard nicht einzutreten, dagegen will ich gestehen, dass der Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger meine Sympathie besitzt.

Ich glaube, wir können, nachdem wir die Hauptbahnen verstaatlichen wollen, fast nicht anders, als nun auch zeigen, dass wir für die Bedürfnisse und Bestrebungen der abgelegenen Thalschaften etwelches Herz und Verständnis haben. Aber in der allgemeinen Form, wie Herr Ritschard die Nebenbahnen subventionieren will, dürfen wir es nicht thun. Denn ich mache Sie immer und immer wieder darauf aufmerksam, dass in Bezug auf die finanzielle Tragweite des Rückkaufes beim Volke grosse Bedenken existieren. Man befürchtet eben nicht so sehr die Uebernahme der fünf Hauptbahnen als vielmehr das, dass der Bund sich in der Folge in alle möglichen Unternehmungen einlassen werde. Nun will Herr Ritschard, dass man dem Bund nicht nur den Bau neuer Linien, sondern auch die Subventionierung von Nebenbahnen zumute. Wenn Sie diesen Antrag annehmen, so werden die Subventionsbegehren in der Bundesversammlung Legion sein und wir werden alle Mühe haben, uns dagegen zu wehren.

Ich kann nun nicht anders, als hier auch noch erwähnen, dass gerade die neueste Phase, in welche die bernische Eisenbahnpolitik eingetreten ist, im Osten und Westen des Landes etwelche Beunruhigung hervorgerufen hat. Sie wissen, dass der Kanton Bern kürzlich ein Subventionsgesetz angenommen hat, wonach er in grossartiger Weise bei einer ganzen Reihe von Eisenbahnunternehmungen sich für die Zukunft beteiligen will. Es gereicht dem Kanton Bern offenbar zur grössten Ehre, dass er dieses Gesetz durchgebracht hat. Allein es ist im übrigen Teile der Schweiz auch bekannt geworden, dass man im Kampfe für dieses Gesetz in allen Tonarten gesagt hat, dass es sich hier eigentlich nur um vorübergehende Leistungen des Kantons Bern handle, dass der Bund später in die Lücke treten, dass er die Bahnen übernehmen werde etc. Ich habe das wenigstens in den Zeitungen gelesen und es sind mir von verschiedenen Herren Kollegen diesbezügliche Bemerkungen gemacht worden. Auch wir im Kanton Solothurn haben unsere Eisenbahnschmerzen. Sie wissen, dass wir schon jahrelang den Durchstich des Weissenstein erstreben. Unsere Bevölkerung ist auch zu Opfern bereit und die Stadt Solothurn hat eine Subvention von Fr. 1,400,000 bewilligt, eine ganz enorme Summe für eine verhältnismässig kleine Stadt. Es ist selbstverständlich,

dass eine Subvention des Bundes dieses Werk mächtig fördern würde. Aber gleichwohl bin ich gegen diese allgemeine Fassung, weil ich die Ueberzeugung habe, dass die Annahme des Antrages des Herrn Ritschard dem Gesetze eine Menge Feinde zuziehen würde. Es giebt eben eine Menge Leute, welche nicht à tout prix für die Verstaatlichung sind. Auch ich bin es nicht, sondern nur dann, wenn ich für mich die Ueberzeugung gewinne, dass der Bund sich finanziell nicht in Abenteuer stürze. Dies könnte der Fall sein, wenn Sie die Schleusen der Subventionierung der Nebenbahnen von Bundeswegen öffnen. Ueber den Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger lässt sich reden, indem er in gemessenerem Rahmen sich bewegt. Ich glaube im Gegenteil, es werde einen ausgezeichneten Eindruck auf die abgelegenen Thäler des Landes machen, wenn wir zeigen, dass wir auch für ihre Bedürfnisse und Bestrebungen das richtige Verständnis haben.

Ich beantrage Ihnen also vorläufig Ablehnung des Antrages des Herrn Ritschard. Auf den Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger werde ich bei der Behandlung des Art. 7 noch zu sprechen kommen.

**Kellersberger:** Ich möchte vorerst die Frage aufwerfen, ob der Antrag, den Herr Scheurer und ich gestellt haben, jetzt diskutiert werden soll oder erst bei Art. 7. Ich halte dafür, dass wir jetzt die ganze grosse und sehr wichtige Frage diskutieren sollten: Wollen wir überhaupt in diesem Gesetz über die Verstaatlichung der Hauptbahnen von den Nebenbahnen sprechen und wollen wir in diesem Gesetz eine Erwägung machen, welche die Bestrebungen der Nebenbahnen einigermaßen berücksichtigt?

Ich möchte den Herrn Präsidenten fragen, ob er diese in meinen Augen grundsätzliche Frage jetzt diskutieren lassen will oder erst bei Behandlung von Art. 7?

**Präsident:** Ich habe nichts dagegen, dass diese Frage schon hier diskutiert werde und nehme an, dass Sie, falls keine gegenteilige Ansicht geäussert wird, ebenfalls damit einverstanden sind.

Zustimmung. — (*D'accord.*)

**Kellersberger:** Ich halte dafür, dass es nach verschiedenen Richtungen für die Verstaatlichung der Eisenbahnen selbst von grossem Werte ist, wenn wir in dem vorliegenden Gesetze auch die Bestrebungen der Nebenbahnen und kleinen Bahnen etwas berücksichtigen.

Zur Zeit ist das Interesse an den Nebenbahnen ein sehr akutes. Man fühlt, dass die grossen Hauptbahnen ihrem Ausbau entgegengehen, dass sie eigentlich fertig gestellt sind, dass die grossen Linien im Schweizerland gezogen sind, dass aber der lokale Verkehr bei uns ganz bedeutend im Argen liegt und, vielleicht wie in keinem Land um uns herum, vernachlässigt ist. Ich bin der Ansicht, dass in Zukunft das Schwergewicht des Verkehrs nicht bei den Hauptbahnen, sondern bei den Nebenbahnen liegen wird. Ich will nicht dasjenige, was die Herren Ritschard und Scheurer gesagt haben, wiederholen.

Wir werden später bei der Beratung des Nebenbahngesetzes noch genug Gelegenheit haben, davon zu sprechen. Ich sage nur, dass es für die Interessen der Verstaatlichung von hohem Werte ist, wenn wir allen den tausenden von Freunden der Nebenbahnen erklären können: Auch ihr kommt einmal an die Reihe, auch euer Stündlein wird schlagen, wenn wir einmal mit der grossen Frage der Verstaatlichung zu Ende sind. Das Gesetz, wie es uns vorliegt, ist in seinem Art. 7 so gefasst, dass wenn die Freunde der Nebenbahnen diesen Artikel lesen, sie sich sagen müssen: wenn dieser Artikel so bestehen bleibt, ist uns für alle Zukunft jede Hoffnung abgeschnitten, dass der Bund jemals sich unserer Bestrebungen annehmen werde. Denn hier heisst es: «Die übrigen 80 % der weitem Ueberschüsse sind ausschliesslich im Interesse der Bundesbahnen, sowie zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zu einer entsprechenden Herabsetzung der Personen- und Gütertarife zu verwenden.» Mit dem Worte «ausschliesslich», das hier eingefügt ist, nehmen Sie den Nebenbahnen jede Hoffnung auf finanzielle Unterstützung. Den Art. 7 dürfen wir also nicht so stehen lassen, wie er hier steht, wenn wir nicht tausende von Freunden der Nebenbahnen vor den Kopf stossen wollen.

Wenn Herr von Arx uns die bernische Eisenbahnpolitik mit Bezug auf den Bau verschiedener Nebenbahnen vor Augen geführt hat und glaubt aus diesen Bestrebungen den Schluss ziehen zu dürfen, dass nun auf allen Seiten sich Begehrlichkeiten für den Bau von Nebenbahnen durch den Bund zeigen werden, so teile ich seine Ansicht nicht. Ich glaube im Gegenteil, die Missstimmung, die zur Zeit herrscht und durchaus noch nicht beseitigt ist, geht bei der Verstaatlichungsfrage mehr dahin, dass man sagt, die schöne grosse Frage der Verstaatlichung ist von ihrer hohen Warte in den Markt der kleinen Interessen und Begehrlichkeiten heruntergerissen worden. An dem löchern Gewande der Verstaatlichungs-idee sieht man viele Fingerspuren der Kantone und diese verschönern das Kleid der Verstaatlichung nicht. Wenn Sie aber in diesem Gesetze auf die Berücksichtigung der Nebenbahnen eintreten, dann kehren Sie wiederum auf den gut-eidgenössischen Boden zurück. Denn die Frage der Nebenbahnen ist keine Frage der bernischen, der solothurnischen oder einer andern kantonalen Politik, sondern eine Frage der Politik der allgemeinen Wohlfahrt, welche das Bestreben hat, in unserm Lande den kleinen Verkehr zu fördern und zu unterstützen.

Blicken Sie auf andere Staaten hin! Wir in der Schweiz sind wohl der einzige Staat, der die Nebenbahnen nicht unterstützt, der bis jetzt keinen Rappen für die Verkehrserleichterungen zwischen den Hauptbahnen und den Thalschaften ausgegeben hat. In andern Ländern ist es der Staat, der sich bei allen Nebenbahnen, jedenfalls bei allen denjenigen, welche mit den Hauptbahnen zum Anschluss kommen, beteiligt, sei es mit Subventionen à fonds perdu, sei es durch Uebernahme von Aktien, sei es durch Garantiescheine oder sei es durch technische Aus-hilfe.

Nun dürfen wir die Veränderung nicht unberücksichtigt lassen, welche mit der Verstaatlichung der Hauptbahnen eintritt. Sobald Sie die grossen Eisenbahnen verstaatlicht haben, so hat der Bund als Besitzer und Eigentümer dieser Bahnen ein grosses

Interesse daran, dass der interne Verkehr möglichst gehoben werde. Die kleinern Bahnen sind die natürlichen Alimentationskolonnen für die Hauptbahnen. Die Nebenbahnen sind die Verkehrsmittel, durch welche den Hauptbahnen die Produkte und Erzeugnisse unseres Landes gebracht werden, welche die Hauptbahnen auf die grossen Märkte führen, und die kleinen Bahnen sind wiederum die Verteiler der vielen Erzeugnisse, welche unsere Hauptbahnen vom ausländischen Markt in unser Land bringen. Die Wechselwirkung zwischen Haupt- und Nebenbahnen wird also in Zukunft eine so grosse sein, dass nicht abzusehen ist, warum der Bund, wenn er einmal die Verstaatlichung der Hauptbahnen durchgeführt hat, sich nicht an denjenigen Verkehrsmitteln finanziell beteilige, die ihm die Produkte des Landes zuführen und die Erzeugnisse ausländischer Provenienz abnehmen. Ich glaube, ich gehe nicht zu weit, wenn ich sage, dass die Neben- und Kleinbahnen in Zukunft die Hauptaufgabe des internen Verkehrs in unserm Lande zu erfüllen haben werden.

Wenn ich annehme, dass die Verstaatlichung der Bahnen einen mächtigen Gewinn bringen werde, so ist nicht einzusehen, warum nicht aus diesem Gewinn in letzter Linie die finanzielle Unterstützung der Nebenbahnen erfolgen sollte. Herr Isler hat jüngst bei der Eintretensdebatte gesagt, die Strasse sei des Staates, die Eisenbahn, die an ihre Stelle tritt, sei ebenfalls eine öffentliche Verkehrsanstalt, die dem Staat gehören solle. So gut nun die grosse Bahn eine grosse Strasse des Landes ist, eben so gut ist auch die Nebenbahn eine Strasse des Landes und erfüllt den gleichen Zweck wie die grosse Strasse. Also wenn man nach der einen Seite entspricht, soll man es auch nach der andern thun.

Ich bin überzeugt davon, dass der Bund mit der Uebernahme der Hauptbahnen ein glänzendes Geschäft machen wird. Wenn Sie die Bilanzen der letzten Jahre vornehmen, so sehen Sie, wie ungeheuer der Verkehr in der letzten Zeit zugenommen hat. Und wir dürfen ganz gut annehmen, dass dieser Verkehr sich immer noch steigern werde. Ich bin überzeugt, dass nach wenigen Jahren der Bund ganz erhebliche Gewinne machen wird. Herr von Arx hat in der Eintretensdebatte von 7 Millionen gesprochen. 80 % dieses Gewinnes sollen nach Art. 7 der Vorlage ausschliesslich im Interesse der Bundesbahnen verwendet werden. Wenn man das liest, so muss man, wenn man Freund der Nebenbahnen ist, sagen: Hier haben wir den reichen Prasser und die Nebenbahnen müssen die Rolle des armen Lazarus übernehmen. Denn nicht nur fallen die 80 % den Bundesbahnen zu, sondern sie sollen noch verwendet werden zur Erleichterung des Verkehrs und zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife der Bundesbahnen. Ich glaube, man gehe da zu weit. Diese Ausschliesslichkeit ist ein gefährliches Element, wenn Sie bei den Freunden der Nebenbahnen die Verstaatlichung durchbringen wollen. Dieser Satz ist aber auch nationalökonomisch kaum zu rechtfertigen. Wir sind damit einverstanden, dass die Ueberschüsse auf den Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs verwendet werden sollen. Wir sind damit einverstanden, dass sie zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife verwendet werden sollen. Allein das muss doch eine Grenze haben. Es wäre nationalökonomisch ganz unrichtig, wenn aller Gewinn Jahr für Jahr dazu

verwendet würde, die Tarife herabzusetzen. Das muss eine Grenze haben, das muss einmal aufhören und dann kommen wir, die Nebenbahnen. Man kann nicht bescheidener sein als wir sind, wenn wir sagen: wir wollen den Bundesbahnen den Vorrang lassen, sie sollen zuerst profitieren, aber, wenn einmal eine gewisse Grenze überschritten ist, dann soll auch den Nebenbahnen Unterstützung werden. Das ist ein Begehren, das nach meiner Auffassung nicht zu weit geht.

Wenn Herr Bundesrat Zemp bei der Eintretensdebatte erklärt hat, das eigentlich fruchtbringende Element der Verstaatlichung sei die Erleichterung des Verkehrs, so sage ich: etwas mehr als die Verkehrserleichterung ist die Verkehrshebung in unserm Lande. Unsere Thalschaften erschliessen, ihnen die Möglichkeit geben, ein modernes Verkehrsmittel zu bekommen, um sich mit den Hauptbahnen in Verbindung zu setzen, um ihre Produkte abzusetzen, ist eine Aufgabe der Zukunft und diese Aufgabe dürfen wir nicht vollständig ausser Acht lassen, indem wir alle unsere Fürsorge nur den fünf Hauptbahnen zuwenden.

Ich glaube, wenn wir die Nebenbahnen in dem gegenwärtigen Gesetze in der von uns vorgeschlagenen Weise erwähnen, so legen wir der Verstaatlichung durchaus nicht etwa ein Hindernis in den Weg. Ich fühle ganz gut, dass die Verstaatlichung mit Bezug auf die Finanzierung und Administration eine so grosse Aufgabe ist, dass ich nicht Hand bieten wollte, die Schwierigkeiten noch zu vermehren. Darum stimme ich nicht zu dem Antrage des Herrn Ritschard, der den Bundesbehörden vielleicht solche Schwierigkeiten bringen würde, sondern nur dafür, dass im Interesse des Gesetzes selbst die Ausschliesslichkeit des Art. 7 beseitigt und der Nebenbahnen im Gesetz einige Erwähnung gethan werde, damit es nicht den Anschein habe, als wolle man alles, was der Bund auf den Bahnen gewinnt, lediglich den fünf Hauptbahnen zuwenden und die grosse Zukunftsaufgabe des Landes, die Förderung und Hebung des lokalen Verkehrs nicht im Auge behalten. Wenn Sie die Nebenbahnen im Gesetz berücksichtigen, so glaube ich, wie schon gesagt, dass Sie eine grosse Zahl von Freunden der Nebenbahnen für die Verstaatlichung gewinnen.

Ich empfehle Ihnen unsern Antrag zur Annahme und bitte Sie dringend, die Frage heute grundsätzlich zu entscheiden: Wollen Sie der Nebenbahnen in diesem Gesetze überhaupt gedenken oder wollen Sie auf dem Boden der Ausschliesslichkeit, wie sie der Art. 7 enthält, verharren?

**Ritschard:** Erlauben Sie mir mit Rücksicht auf den Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger und die gefallenen Voten noch einige Worte.

Vorerst spreche ich meine Befriedigung dahin aus, dass wir sachlich vollständig übereinstimmen. Wir gehen nur in Bezug auf die Art und Weise, wie der gemeinsame Gedanke verwirklicht werden soll, etwas auseinander.

Von Seiten des Herrn Scheurer ist vorerst auf einen Punkt formeller Natur hingewiesen worden. Er hat gesagt, mein Antrag passe nicht wohl in den betreffenden Artikel hinein, der vom Erwerb und Betrieb von Bundesbahnen handle, während ich von

Unterstützungen von Privatbahnen rede. Auf diesen formellen Punkt würde ich wenig Gewicht legen. Wir haben im Rechnungsgesetz ja auch die Schiedsgerichte abgeschafft und an deren Stelle das Bundesgericht gesetzt, obschon das Rechnungsgesetz mit den Schiedsgerichten nichts gemein hatte. Dieser Punkt scheint mir nur untergeordneter Natur zu sein.

Dann wurde von Seiten des Herrn Scheurer namentlich darauf hingewiesen, dass das, was ich vorschlage, die Eidgenossenschaft zu sehr engagiere und Herr von Arx hat noch beigefügt, dass wir uns damit gewissermassen in Abenteuer hineinbegeben und unter Umständen umkommen würden. Wenn es richtig wäre, dass wir uns allzusehr und auf das Geratewohl hin, ohne zu wissen, wo wir die Mittel für die Abtragung der bezüglichen Verpflichtungen hernähmen, engagieren würden, dann hätte ich meinen Antrag nicht gestellt. Ich bin allerdings nicht so vorsichtig wie Herr Scheurer, aber so vorsichtig wäre ich immerhin, dass ich angesichts dieser Gefahr den Antrag nicht eingebracht hätte. Allein ich glaube nicht, dass man mit einer nicht allzugrossen Unterstützung der Nebenbahnen finanziell in Abenteuer hineingeraten würde. Bei einem frühern Anlass ist uns ein Tableau ausgeteilt worden — es kam von Herrn Guyer-Zeller, der in Bezug auf die Unterstützung der Nebenbahnen vom Standpunkt der Hauptbahnen aus einen ähnlichen Gedanken vertrat —, aus dem man ersieht, dass das finanzielle Engagement durchaus nicht so weitgehend sein würde, wie man auf der andern Seite glaubt. Im weitern habe ich beizufügen, dass ich mir nicht vorstelle, dass der Bund sehr weitgehende Subventionen geben würde. Denn wenn die Kantone, die Gemeinden und die beteiligten Privaten ihre Pflicht thun, so bedarf es nicht mehr einer grossen Summe, um die betreffende Bahn zu stande zu bringen. Allein es bedarf gerade derjenigen Summe, welche man doch eben oft nicht aufbringt, weil man ans Unmögliche herangekommen ist. Die Kantone geben nur einen gewissen Prozentbetrag, die Gemeinden können sich über ein Gewisses hinaus auch nicht engagieren, die Privaten sind oft nicht zu haben, weil es ihnen an der nötigen Einsicht fehlt oder weil sie, wenn sie die Einsicht haben, die nötigen Mittel nicht besitzen, sodass man bei manchem Projekte gewisse Summen nicht aufbringt, die an und für sich nicht so gross sind, aber an denen dann gerade die Ausführung des Projektes scheitert.

Im weitern stelle ich mir die Sache so vor, dass man schliesslich dazu kommen würde, über die Subventionierung von Nebenbahnen ein allgemeines Gesetz zu erlassen, wie es einzelne Kantone bereits gethan haben. Dieses Gesetz hätte dann auf alle Fälle Anwendung, freilich nicht auf alle Fälle ganz gleich, indem auch die Leistungsfähigkeit der betreffenden Gegend u. s. w. in Betracht zu ziehen wäre. Erst gestützt darauf würden die Subventionen ausgeteilt. Was also dieses finanzielle Engagement anbelangt, so glaube ich nicht, dass mein Antrag zu weit führen würde.

Herr von Arx hat gesagt, dass mein Antrag Begehrlichkeiten wecke und er hat nebenbei dem Kanton Bern gewissermassen den Vorwurf gemacht, er sei auch Urheber solcher Begehrlichkeiten, mit Rücksicht auf das Dekret, das in letzter Zeit in diesem Kanton angenommen worden ist. Nun ist auch da

nichts zu befürchten. Wenn der Bund auch mässige Subventionen giebt, so bleibt den Kantonen, Gemeinden und Privaten noch so viel zu leisten übrig, dass sie zum reinen Privatvergnügen, nrr um eine gewissen Sport zu treiben, keine Bahnen bauen. Die Opfer sind für sie noch immer gross genug. Ich glaube, es sei mit Bezug auf diese Begehrlichkeiten von den Herren Opponenten etwas zu schwarz gemalt worden.

Nun halte ich dafür, gegen den Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger sei doch einzuwenden, dass die von ihnen in Aussicht gestellten Subventionen etwas allzu problematisch sind. Ich glaube zwar auch, dass die zukünftigen Bundesbahnen finanziell kein schlechtes Geschäft sein werden. Aber es ist nicht ausser Acht zu lassen, dass innerhalb 60 Jahren die ganze Schuld amortisiert werden soll und dass 20 % von den Ueberschüssen in den Reservefonds gelegt werden sollen. Wie viel dann die 80 % noch ausmachen werden, ist schwer zu sagen. Es kann ziemlich viel, sogar sehr viel, aber auch sehr wenig sein, sodass Sie den Nebenbahnen ein Versprechen machen, das dem Gesetze ganz gut ansteht, aber durch welches den Nebenbahnen im Grund der Dinge etwas Festes und Positives nicht zugesichert ist.

Dann fällt ferner der Umstand in Betracht, dass die Hauptbahnen erst in einigen Jahren an den Bund gelangen werden und unterdessen die Nebenbahnen von aller Bundessubvention ausgeschlossen sind. Also auch nach dieser Richtung wäre nicht in ganz zureichender Weise für die Nebenbahnen gesorgt.

Herr Scheurer hat noch gesagt, man brauche für derartige Subventionen keine Bundesbeschlüsse, die dem Referendum unterstehen, sondern das seien Beschlüsse über Ausgaben wie etwa für Flusskorrekturen, Parlamentsgebäude, Landesmuseum u. s. w. und diese Beschlüsse unterstehen dem Referendum nicht. In einer Beziehung ist das richtig, aber in einer andern doch wieder nicht. Denn es handelt sich hier in Unterscheidung von den andern Fällen, die angeführt worden sind, um die Haltung, welche der Bund gegenüber einem Eisenbahngeschäft einnehmen will und da soll dem Volke Gelegenheit gegeben werden, sich über die Haltung der Behörden auszusprechen und zu erklären, ob es mit dem in Eisenbahnsachen eingeschlagenen Wege einverstanden sei oder nicht.

Nur noch die ganz kurze Bemerkung, dass Sie nicht etwa meinen müssen, dass Herr Scheurer und ich in dieser Sache für den Kanton Bern agitieren. Wir haben im Kanton Bern in letzter Zeit ein Dekret angenommen, mit welchem wahrscheinlich alle darin genannten Linien ausgeführt werden können, sodass wir, vielleicht eine oder zwei Linien ausgenommen, durchaus nicht in den Fall kommen werden, die Bundessubvention nachzusuchen. Unter diesen Nebenbahnen — ich spreche nur von den Nebenbahnen — ist eine zu nennen, die einen interkantonalen Charakter hat. Es ist die sogenannte **Simmenthalbahn**. Mit dem Dekret werden wir dieselbe ganz gut bis nach Zweisimmen bauen. Eine andere Frage ist es, ob sie nach Bulle und von dort nach Freiburg und dem Genfersee weitergeführt werden kann. Allein soviel ist sicher, dass wenn zu den Subventionen der Kantone Bern, Waadt und

Freiburg nur noch ein Weniges hinzugefügt würde, dieses Projekt von grosser nationalökonomischer und unter Umständen auch von grosser militärischer Bedeutung ausgeführt werden könnte.

Man hat auch davon gesprochen, dass wenn wir finanziell dieses Gesetz allzusehr überladen, ihm damit Feinde geschaffen werden. Was die Feinde anbelangt, so glaube ich nicht einmal sehr daran. Aber wir schaffen sicher auch Freunde und gerade die Bewohner der abgelegenen Thäler, welche die Einsicht haben, dass sie Bahnen bekommen sollten, die aber die Mittel dazu nicht haben, sprechen eine ganz andere Sprache, als man hierzu in den Ratsälen spricht. Sie sagen: Ihr habt Bahnen, diese Bahnen fahren, ob sie dem Bund oder den Privaten gehören, die Beförderung findet in der gleichen Weise statt und während der nächsten 50 Jahre werden wesentliche Tarifiermässigungen überhaupt nicht stattfinden. Diese Bahnen liegen uns nicht nahe, aber nahe liegen uns diejenigen Verkehrsmittel, die uns zu unserer Prosperität verhelfen. So reden die Bewohner der abgelegenen Thäler und ich halte dafür, es sei am Ort, dass ihren Wünschen in geeigneter Weise Rechnung getragen werde. Ich stehe dem Antrage der Herren Scheurer und Kellersberger durchaus nicht feindselig gegenüber, weil er das Gleiche will, was ich will. Nur eine gewisse Beruhigung hätte ich mir von ihrer Seite verschaffen mögen darüber, was in der Zwischenzeit geschehen soll, bis dieser Fonds eingreifen kann.

Ich möchte Ihnen die Annahme, sei es meines Antrages oder desjenigen der Herren Scheurer und Kellersberger, empfehlen. Mag die Abstimmung ausfallen, wie sie will, wichtig war es immerhin, dass diese Frage hier zur Abstimmung gekommen ist und dass eine grosse Zahl von Gegenden hat wahrnehmen können, dass wir nicht nur für die grossen Centren, für die reichen Gegenden ein Herz haben, sondern auch an die ärmern, abgelegenern Gegenden bei gegebenem Anlass denken.

**Blumer (Zürich):** Ich kann mich sehr kurz fassen. Ich wollte Ihnen nur mitteilen, dass ich in der Kommission grundsätzlich mit dem Antrag des Herrn Ritschard einverstanden war. Nun hat Herr von Arx betont, dass dieser Gedanke, wenn er dem Gesetz auf der einen Seite Freunde bringe, ihm auf der andern auch Gegner schaffe. Nach den Voten der Herren Scheurer und Kellersberger enthalte ich mich nun der Stimmabgabe über den Antrag Ritschard. Was mich hauptsächlich leitete, ist das, dass der Bund nicht nur Bahnen bauen, sondern auch Beihülfe schaffen soll, wo solche nötig ist. Ich habe hier in erster Linie immer wieder den Kanton Graubünden und seine Eisenbahnbestrebungen im Auge. Nun bin ich aber durch den Antrag Kellersberger-Scheurer und durch Leute, die wie wenig andere, über Fachkenntnisse verfügen, belehrt worden, dass durch die Annahme des Art. 3 (alt), wie er hier steht, es nicht ausgeschlossen sein soll, dass der Bund auch an andern Orten helfen dürfe, indem er ein Specialgesetz vorlegen könne. Aus diesen Gründen habe ich erklären wollen, dass ich heute zum Antrag Kellersberger-Scheurer und nicht mehr zum Antrag Ritschard stimme.



Bundesrat Zemp: Ich möchte Ihnen ebenfalls empfehlen, den Antrag Ritschard abzulehnen, aus den Gründen, die von anderer Seite in erschöpfender Weise dargelegt worden sind und die sich dahin zusammenfassen lassen, dass die Annahme des Antrages des Herrn Ritschard eine bedenkliche Ueberlastung des vorliegenden Rückkaufgesetzes bedeuten würde. Ich gehe aber noch von einem andern Gesichtspunkt aus: dass es doch nicht wohl thunlich erscheint, eine so wichtige neue Frage wie die der Subventionierung der gegenwärtigen und künftigen Nebenbahnen durch den Bund nur so nebenbei anlässlich der Beratung eines Gesetzes über einen andern Gegenstand in die Verhandlung zu ziehen. Der Gedanke ist ja nicht zum vorneherein abzulehnen, sondern man darf sagen, er sei daseinswürdig. Allein dann sollte die Frage der Unterstützung der Nebenbahnen durch den Bund für sich selbst in Behandlung gezogen und nach verschiedenen Richtungen hin untersucht werden. Wir sind heute nicht in der Lage, zu übersehen, welches die Tragweite eines Beschlusses nach dem Antrag des Herrn Ritschard sein würde, und doch muss auch Herr Ritschard selbst wünschen, dass man das Geschäft mit Ernst, Ruhe und Gründlichkeit behandle. Uebergehend zum Antrag Scheurer-Kellersberger muss ich auf folgende zwei Punkte aufmerksam machen, um die Stellung des Bundesrates zu kennzeichnen. Wir hatten aus den Berechnungen feststellen zu können geglaubt, dass der Betrieb der Staatsbahnen ein ergebiger in dem Sinne und dem Mass sein werde, dass über die notwendigen Betriebskosten und über die Kosten der Verzinsung und Amortisation der Schulden hinaus immer noch eine beträchtliche Summe gewonnen werde, und es musste die Frage gestellt werden, was mit den Reinerträgen geschehen soll. Wir kamen ohne langes Besinnen zur Entschliessung, vorzuschlagen, dass jedenfalls der Fiscus an diesem Gewinn sich nicht zu beteiligen habe, dass der ausgeschlossen sei, und wir gelangten dahin: alle Reinerträge müssen wiederum zu Zwecken des Verkehrs verwendet werden. Das war der grundlegende Gedanke und unter diesem Gesichtspunkt ist auch unser Entscheid ausschliesslich zu beurteilen. Wir wollen damit erklären, es solle der Reingewinn ausschliesslich dem Bahnwesen wieder zugeführt und es soll die Beteiligung des Fiscus nicht zugelassen werden.

Nun fragten wir uns im allgemeinen, welche Zwecke denn dabei ins Auge zu fassen seien und erwähnten die Ausgleichung der Jahreserträge, in der Meinung, dass es auch magere Betriebsjahre gebe, in welchen vielleicht keine positiven Ergebnisse zu verzeichnen sind. Kommen dann die bessern Betriebsjahre wieder, so soll eine Ausgleichung vorgenommen werden. Diesen Gedanken hat die Kommission in der Form aufgenommen, dass ein Teil des Reinertrages, 20 %, zur Aeufnung eines Reservefonds zurückgelegt werden soll, der zur Ausgleichung der Jahreserträge dienen soll. Im Fernern sagten wir, die Reinerträge sollen verwendet werden zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs und liessen da nun alle denkbaren Wege zu, die zu diesem Ziele führen. Ihre Kommission hat spezialisiert und erklärt: einer der Wege zur Hebung des Verkehrs ist in der Reduktion der Transporttaxen zu erblicken. Das ist nur ein Punkt, es können noch andere gedacht werden, so der, dass das Haupt-

bahnnetz selbst durch Hinzuzug neuer Linien erweitert wird, dass Nebenbahnen zur Kompletierung des Staatsbahnnetzes erworben werden. Das ist alles der Verkehrsverbesserung dienlich.

Auf die Nebenbahnen sind wir allerdings speciell nicht gekommen, denn der Bundesrat entschloss sich, Ihnen über die Nebenbahnen eine eigene Vorlage zu machen, wobei er von der Meinung ausgieng, es sollen in diesem Gesetz die Bestimmungen aufgestellt werden, welche eine Förderung des Baues und Betriebs von Nebenbahnen zur Folge haben werden. Wir haben — es sei dies nur nebenbei bemerkt — in unserm Vorschlage Bestimmungen zu gunsten der Nebenbahnen getroffen, von denen die Vertreter der Nebenbahnen selber nicht gesprochen haben; wir sind weit über die Begehren des Nebenbahnenkomitees hinausgegangen.

Nun kommt hier der zum Teil neue Gedanke der Herren Scheurer und Kellersberger. Die beiden Herren wollen die Beteiligung des Bundes in das Rückkaufgesetz aufnehmen, allerdings nicht eine direkte Beteiligung des Bundes, sondern sie sagen: im Rahmen des Gedankens, der die bundesrätliche Vorlage und die Anträge der Kommission beherrscht hat, sei es denkbar, auch die Zuwendung eines Teiles der Reinerträge an die Nebenbahnen zu statuieren. Wenn wir die Frage so stellen: ist darin eine Hebung des Verkehrs im allgemeinen zu erblicken, so muss sie bejaht werden. Der Ausbau der Nebenbahnen ist eine Sache der Zukunft — eine notwendige Sache, ich bin da mit den Herren Kellersberger und Scheurer einverstanden. Aber was die Herren Kellersberger und Scheurer wollen, ist prinzipiell etwas ganz anderes, als das, was Herr Ritschard verlangt. Herr Ritschard will eine direkte Beteiligung des Bundes, die Herren Kellersberger und Scheurer beschränken sich darauf, zu erklären: wenn die Staatsbahnen Mittel zur Vermehrung des Verkehrs im allgemeinen zur Verfügung stellen, soll nun speciell eine Leistung zur Förderung der Nebenbahnen gemacht werden. Es scheint mir, es sei das zulässig. Wenn Sie es für nützlich finden und sich damit befreunden können, heute schon die Nebenbahnen in dieser Weise zu bedenken, so mag der Antrag Kellersberger-Scheurer Annahme finden.

Scherrer: Es ist nicht zu vergessen, dass der Antrag des Herrn Ritschard in zwei Teile zerfällt. Man kann mit dem einen Teil desselben einverstanden sein und mit dem andern nicht. Ich bin mit dem zweiten Teil des Antrages einverstanden, in welchem Herr Ritschard beantragt, wenn andere Bahnen als die im Art. 2 erwähnten gebaut werden sollen, so solle dies nicht durch ein Bundesgesetz, sondern durch einen Bundesbeschluss festgestellt werden. Ich glaube in der That, vom legislatorischen Standpunkte aus wäre im gegebenen Falle ein Bundesbeschluss das Richtigere. Es ist zwar ausserordentlich schwer, die genaue Begriffsdefinition zu geben, was ein Bundesgesetz und was ein Bundesbeschluss sei. Es ist jedenfalls über diese Frage in den eidgenössischen Räten, wie in den Kantonsräten über die Frage, was ein Kantonsratsbeschluss und was ein Gesetz sei, schon viel hin und her gesprochen worden. Dagegen scheint mir doch, dass man von einem Gesetz nur dann eigentlich sprechen kann,

wenn über eine zusammenhängende Materie einheitliche Bestimmungen, einheitliche Normen aufgestellt werden. Hier, wo es sich darum handelt, verschiedene Bahnen auf einmal zu erwerben und deren Betrieb zu organisieren, überhaupt organisatorische Verfügungen in Bezug auf die ganze Verwaltung und Administration zu treffen, hier, glaube ich, sei der Ausdruck «Gesetz» der richtige. Wenn es sich dagegen nur darum handelt, eine einzelne Bahnlinie, wie z. B. die Bödelibahn, die Thunerseebahn, die Waldenburgerbahn oder die Birsigthalbahn, für den Staat zu erwerben, wäre der Ausdruck «Bundesgesetz» eigentlich nicht richtig. Das ist nach meinem Gefühl ein Bundesbeschluss. Darum stimme ich in dieser Beziehung dem Antrag des Herrn Ritschard bei. Dabei bin ich auch damit einverstanden, dass gesagt werde, dass derartige Bundesbeschlüsse dem Volke zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt werden, wenn es von 30,000 stimmberechtigten Schweizerbürgern oder von acht Kantonen verlangt wird. Das müssen wir beifügen, weil das nicht selbstverständlich ist.

Nicht einverstanden bin ich nun aber damit, dass der Grundsatz ins Gesetz aufgenommen werde, der Bund solle auch andere Bahnlinien finanziell unterstützen. Dies ins Gesetz aufzunehmen ist entweder ganz unnötig, oder aber es kann unserer Verfassung, speciell dem Art. 23 widersprechen. Befugt ist, wie ich glaube, der Bund jetzt schon, andere Bahnen als die in Art. 2 des vorliegenden Gesetzesentwurfes zu unterstützen und zwar gestützt auf die nämliche Bestimmung, gestützt auf welche wir gefunden haben, dass der Bund zum Rückkauf der in Art. 2 genannten Bahnen befugt sei. Es ist das der Art. 23, wo es heisst: «Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.» Die Unterstützungsbefugnis steht also bereits fest, allerdings nur mit Bezug auf solche Bahnen, welche im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils derselben liegen. Weiter, glaube ich, dürfen wir nicht gehen. Wir sind in der That, wenn wir für solche Bahnen Unterstützungen aus der Bundeskasse verabfolgen wollen, gezwungen, die Unterstützungen auf diejenigen Bahnen zu beschränken, welche der genannten Anforderung des Verfassungsartikels entsprechen. Alle Fälle, wo der Bund finanzielle Unterstützungen verabfolgen kann, sind in der Verfassung vorgesehen, und ich glaube nicht, dass wir weitere Subventionsfälle durch ein Gesetz feststellen dürfen, ohne uns dadurch dem Vorwurf auszusetzen, dass wir über die Schranken, welche die Bundesverfassung uns gestellt hat, hinausgegangen seien.

Von diesem Gesichtspunkt aus wäre ich also nicht dafür, eine allgemeine Bestimmung dieser Art in den Art. 4 aufzunehmen und ich beantrage Ihnen, den Artikel so zu fassen:

«Wenn in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 genannten vom Bunde erworben, oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezüglicher Bundesbeschluss zu erlassen. Ein solcher Beschluss ist dem Volk zur Annahme oder Verwerfung vorzulegen, wenn es von 30,000 stimmberechtigten Schweizerbürgern oder 8 Kantonen verlangt wird.»

Was den Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger betrifft, so finde ich, es sei am allerbesten, wenn wir nach dem Vorbild des bundesrätlichen Vorschlages so wenig wie möglich sagen, das heisst uns so allgemein wie möglich ausdrücken. Ich glaube, es sei nicht nötig, von der Herabsetzung von Personen- und Gütertarifen zu sprechen; ich würde es für das Richtigeste halten, wenn einfach gesagt würde, dass die weitem 80% «ausschliesslich zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs Verwendung finden sollen». Dann haben wir später freie Hand, wir können den Personentarif heruntersetzen und können andere Einrichtungen, die im Interesse der Bundesbahnen und des Volkes gelegen sind, treffen und wir sind auch berechtigt, aus den Ueberschüssen an Nebenbahnen gewisse Zuwendungen zu machen. Die Diskussion dürfte gezeigt haben, dass man in der Specialisierung nicht zu weit gehen, sondern dass man sich mit allgemeinen Grundsätzen begnügen soll. Doch finde ich, es dürfte am richtigsten sein, wenn dieser Antrag zum Art. 7 bereinigt wird, wenn dieser Artikel an der Reihe ist.

**Kellersberger:** Gegenüber den Ausführungen des Herrn Scherrer möchte ich mir nur zwei Worte erlauben. Was in erster Linie die Abstimmungsweise anbetrifft, so halte ich dafür, dass, nachdem wir bereits zwei Stunden lang über die Frage diskutiert haben, wir uns auch entscheiden und nicht warten sollen, bis die Beratung an den Art. 7 kommt. Was dann die Bemerkung des Herrn Scherrer betrifft, es sei besser, wenn man im Art. 7, Lemma 3, möglichst wenig sage und sich freie Hand vorbehalte, so mag das ja im Princip richtig sein. Allein ich glaube, bei solchen Fragen habe auch die Opportunität etwas mitzusprechen. Das Gesetz wird ja unzweifelhaft der Volksabstimmung unterbreitet und diejenigen, die nicht entschieden sind, was sie machen, ob sie annehmen oder verwerfen wollen, und die im Gesetz nachsehen, was man ihnen giebt, begnügen sich nicht mit der Erklärung, die 80% sollen in ihrem Interesse verwendet werden. Sie wollen mehr wissen. Sie wollen wissen, ob dadurch der Hauptzweck der Verstaatlichung, die Verkehrserleichterung, herbeigeführt werde, ob die Personentaxen, die Gütertarife herabgesetzt werden, ob auch für die Nebenbahnen etwas herauschaue. Das wollen die Leute wissen und das muss man im Gesetz sagen. Hätte das Gesetz nicht die Volksabstimmung zu passieren, so würde ich Herrn Scherrer beistimmen, so aber ist es besser, wenn man dem Volk im Gesetze sagt, was es zu erwarten hat.

Noch ein Wort darüber, wie man die Nebenbahnen unterstützen will. Darüber scheinen verschiedene Zweifel zu bestehen. In erster Linie möchte ich, als Präsident der Nebenbahngesetzkommission, bemerken, dass das Nebenbahngesetz allerdings auch auf die Erleichterung der Nebenbahnen hinzielt, aber nach einer ganz andern Richtung als wir hier auf ihre Unterstützung tendieren. Die Erleichterung im Nebenbahngesetz besteht hauptsächlich darin, dass wir die Nebenbahnen und kleinen Bahnen von den strikten Anforderungen des Eisenbahngesetzes von 1872 teilweise befreien und ihnen etwas weitergehende Indulgenzen gestatten. Finanzielle Tragweite hat das Gesetz dagegen nicht, der Bund verpflichtet

sich zu keinem Centime Beitrag an die Nebenbahnen. Wollten wir die Nebenbahnen durch bestimmte Subventionen unterstützen, so müssten wir nach meiner Auffassung ein vollständiges, organisches Nebenbahnen-Subventionsgesetz schaffen. Das wollen wir nun aber nicht, sondern wir wollen einzig und allein, dass man die 80 % des Ueberschusses verteile und sage: zuerst die Verkehrserleichterungen, die Erleichterung des Personen- und Gütertransports, und was dann noch übrig bleibt, das wollen wir in einen Fonds legen, den man vielleicht «Nebenbahnen-subventionsfonds» nennen würde. Ich stelle mir die Sache so vor. Wenn eine Nebenbahn gebaut wird, so wird sich der Kanton, es wird sich der betreffende Landesteil und es werden sich die einzelnen Gemeinden beteiligen müssen durch Subventionen und Uebernahme von Obligationen und Aktien. Dann fehlt noch etwas und man kommt und erklärt: Diese Bahn hat Anschluss an die Hauptbahn, sie alimentiert Eure Bahn, geht uns noch 10, 15 oder 20 % an die Bahn. Dann wird die Bundesversammlung, genau wie wir es bei den Strassenbauten machen, beschliessen: wir wollen an diese Nebenbahn, weil sie im Interesse des öffentlichen Verkehrs ist, eine Subvention geben, gerade so wie wir sie an eine Strasse oder an eine Bachverbauung geben, sobald der Nachweis geleistet ist, dass es sich um ein öffentliches Werk, um ein Werk im Interesse der Oeffentlichkeit, handelt.

Das ist der Standpunkt, den wir einnehmen. Es besteht kein Anstand, dass wir nicht die Nebenbahnen bei dieser Gelegenheit erwähnen, weil ja hier nicht eine grundsätzliche Subventionsfrage entschieden werden soll, sondern lediglich die Frage gestellt wird: wollen wir von den 80 % allfälliger Ueberschüsse auch den Nebenbahnen etwas zukommen lassen? Thun Sie das nun, so schaffen Sie dem Gesetz Freunde.

**Blumer (Zürich):** Gegenüber dem Votum des Herrn Scherrer möchte ich darauf aufmerksam machen, dass die Kommission durchaus nicht etwa nur so leichten Herzens darüber hinweggegangen ist, als sie diese Präzisierung aufnahm, wofür die Nettoerträge zu verwenden seien. Die Kommission hat sehr einlässliche Gutachten erhalten einerseits vom Handels- und Industrieverein und andererseits von der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich, von der Handelskammer Basel, von der Chambre de commerce de Genève. Auf alle diese Eingaben hat Ihre Kommission geantwortet, indem sie die Präzisierung in ihrem Antrag vorgenommen hat. Ich gebe ja gern zu, dass, wer über die Tendenzen des Bundesrats, wie er sie hier in den Art. 4 und 7 niedergelegt hat, beruhigt ist, der Ansicht sein kann, dass man mit dieser allgemeinen Fassung eigentlich am weitesten komme. Wenn aber die beim Rückkauf am nächsten Beteiligten wünschen, dass man die Specialisierung im Gesetz niederlege, so sollte gerade Herr Scherrer, der, wie ich, offen und ehrlich zum Rückkauf steht, diese Handelskreise nicht vor den Kopf stossen, indem man ihre Wünsche nicht berücksichtigt. Ich glaube, wohl behaupten zu dürfen, dass die Aufnahme dieser Bestimmung in Art. 7 durch die ständerätliche Kommission im Land herum, in kaufmännischen, industriellen und Handelskreisen mit grossem Vergnügen begrüsst worden ist und ich

warne Sie sehr davor, das wieder zu entfernen. Durch die Annahme des Antrages Kellersberger und Scheurer würden Sie sodann noch weitere Kreise beruhigen. Es ist besser, man sage ein Wort zu viel als zu wenig, um zu diesem Ziel zu gelangen.

**M. Python:** Le projet du conseil fédéral adopte par la commission statue que l'acquisition ou la construction de nouvelles lignes doit faire l'objet de lois spéciales. Je voudrais maintenir cette disposition qui existe dans tous les autres pays.

J'ai une autre remarque, je ne sais pas si la proposition de M. Scheurer pourra se réaliser? Qui disposera du 80 %? Pas le conseil fédéral, mais l'administration des chemins de fer elle-même. Celui qui statue sur les tarifs dispose du bénéfice et nous savons que si l'on abaisse ou relève les tarifs, cela exerce une grande influence sur les bénéfices.

D'après l'organisation telle qu'elle a été comprise, vous voyez que tout le bénéfice retourne au public sous forme de réduction de tarifs. Maintenant vous voulez introduire un nouvel élément, vous voulez que l'on accorde des subventions aux chemins de fer secondaires; en le faisant, vous permettez au fisc d'intervenir et s'il intervient pour les chemins de fer secondaires, où s'arrêtera-t-il? Ne fera-t-on pas d'autres prélèvements?

Je crois que l'on ferait mieux de s'en tenir aux propositions telles qu'elles se trouvent dans le projet et de favoriser par une loi spéciale les chemins de fer secondaires. On prévoira des subventions fédérales basées sur des règles fixes, connues et applicables à toutes les situations se trouvant dans les mêmes conditions.

**Ritschard:** Mit Rücksicht auf die stattgehabte Diskussion und die vorgebrachten Argumente erkläre ich, dass ich mich in Bezug auf den ersten Teil meines Antrages dem Antrag Scheurer und Kellersberger anschliesse, dass ich aber den zweiten Teil aufrecht erhalte. Ich schliesse mich dem Antrag der beiden Herren allerdings in der Voraussetzung an, dass es, wie Herr Scherrer ausführte, nach der Verfassung auch sonst möglich sein wird, Nebenbahnen, wenn sie für die ganze Eidgenossenschaft oder einen grossen Teil derselben von Bedeutung sind, zu unterstützen, wie wir jetzt auch andere Werke unterstützen. Ich glaube, dass solche Fälle in nicht sehr ferner Zeit sich präsentieren werden.

**Präsident:** Der Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger kann hier nicht zur Abstimmung gebracht werden, wenn auch die Diskussion über denselben schon jetzt waltete und zum Abschluss kam. Die Abstimmung über den Antrag kann erst bei Art. 7 erfolgen. Herr Ritschard hat nun den ersten Teil seines Antrages zu Art. 4 zurückgezogen, den zweiten Teil dagegen aufrecht erhalten, wobei ihn Herr Scherrer amendiert. Sie haben also darüber abzustimmen, ob Sie nach Antrag der Kommission den Erwerb oder Bau neuer Linien zum Gegenstand von Bundesgesetzen oder ob Sie ihn nach dem Antrag

der Herren Ritschard und Scherrer zum Gegenstand von Bundesbeschlüssen machen wollen, die dem Referendum unterliegen.

**A b s t i m m u n g. — V o t a t i o n.**

Mit Mehrheit von 27 Stimmen wird der Kommissionsantrag demjenigen des Herrn Scherrer vorgezogen.

(Le texte de la commission l'emporte par 27 voix sur celui de M. Scherrer.)

**Präsident:** Damit ist Art. 4 (neu) erledigt.

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.06.1897 - 09:30
Date	
Data	
Seite	479-498
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 803

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> 27

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 25. Juni 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 25 juin 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung der Detailberatung. — *Suite de la discussion article par article.*  
(Siehe Seite 479 hievor. — Voir page 479 ci-devant.)

Es liegt folgender neue Antrag vor:

**Antrag**  
von Hrn. Ständerat Scherrer.  
24. Juni 1897.

Art. 7, Alinea 3 fassen wie folgt:  
Die übrigen 80% sind ausschliesslich zu Zwecken der Hebung und Erleichterung des Verkehrs zu verwenden.

Art. 5.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: In diesem Artikel wird Ihnen von der Kommission eine einfache Redaktionsänderung vorgeschlagen. Dieselbe will nämlich die Worte «massgebenden Termin» ersetzen durch die Worte: «konzessionsgemässen oder vertraglich festgesetzten Termin». Diese redaktionelle Aenderung bedarf keiner weitern Erörterung.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 6.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Auch hier liegt nur eine redaktionelle Aenderung vor. Die Kommission will den Satz: «Die für den Erwerb der Bahnen und die Aufbringung des erforderlichen Betriebskapitals nötigen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mittelst Ausgabe von Obliga-

La nouvelle proposition suivante est en présence:

**Proposition**  
de M. le conseiller aux états Scherrer.  
24 juin 1897.

Art. 7. Rédiger l'alinéa 3 comme suit:  
Le 80% doit être employé exclusivement à perfectionner et à alléger les conditions de transport.

gationen oder Rententiteln zu beschaffen» durch die Worte ersetzen: «Die für den Erwerb und den Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel» u. s. w. Beim zweiten Lemma sollen dann die Worte «die bezüglichen Titel» ersetzt werden durch «die bezüglichen Anleihen».

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 7.

Präsident: Gestern ist das dritte Alinea dieses Artikels 7 (im bundesrätlichen Entwurf Art. 6) diskutiert worden, mit den übrigen Teilen desselben hat sich der Rat noch nicht beschäftigt.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: In diesem Artikel ist vorgesehen, dass das Rechnungswesen der Bundesbahnen vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu

gestalten sei, dass ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden könne. Dann sagt das zweite Lemma: «Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt.» Eine Differenz zwischen der Kommission und dem Bundesrat besteht nur in Bezug auf das dritte Lemma und es muss dasselbe jedenfalls noch besprochen werden. Es hat allerdings gestern eine Diskussion darüber gewaltet, jedoch nur insoweit, als es sich um die Einbeziehung der Zuschüsse an Nebenbahnen handelt. Allein das Lemma 3 an und für sich haben wir noch nicht besprochen. Es können noch Differenzen bestehen in Bezug auf den Verteiler und die Verwendung zu allfälligen andern Zwecken. Der Bundesrat schlägt vor, dass weitere Ueberschüsse ausschliesslich im Interesse der Bundesbahnen, und zwar für Ausgleichung der Jahreserträge, sowie für Hebung und Erleichterung des Verkehrs, zu verwenden seien. Die Kommission dagegen glaubt, es sollen von den weitem Ueberschüssen 20 % so lange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen sein, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, 50 Millionen Franken erreicht haben würde, und erst die übrigen 80 % seien dann im Interesse der Bundesbahnen, sowie zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zu einer entsprechenden Herabsetzung der Personen- und Gütertarife zu verwenden. Es mag nun etwas sonderbar erscheinen, dass, nachdem wir in dem Gesetze weitgehende Amortisationen vorgesehen haben — es soll ja die Möglichkeit gegeben werden, die Bahnen innert 60 Jahren vollständig, mit einziger Ausnahme des Rollmaterials, zu amortisieren — und nachdem auch ein Erneuerungsfonds vorgesehen ist und zwar auf der gleichen Basis, wie er für die Privatbahnen vom neuen Rechnungsgesetz vorgeschrieben ist — ich sage, es mag darnach sonderbar erscheinen, dass noch die Anlage eines besondern Reservefonds verlangt wird. Die Kommission hält nun aber eine solche Vorsichtsmassregel für absolut notwendig. Allerdings wird die fortschreitende Amortisation das in den Bundesbahnen festgelegte Kapital von Jahr zu Jahr verringern und dadurch die Leistungsfähigkeit der Bundesbahnen erhöhen. Diese Leistungsfähigkeit wird sich nun aber nicht in glänzenden Betriebsüberschüssen zeigen, sondern, wie es das Gesetz übrigens vorschreibt, in Verbesserungen und Erleichterungen des Verkehrs und namentlich auch, das wird nicht ausbleiben, in Tarifiermässigungen. Nun werden wir aber nicht immer nur mit fetten Jahren zu rechnen haben. Im Geschäftsleben, von welchem die Bahnen mehr oder weniger abhängig sind, wechseln Aufschwung und Niedergang in regelmässig wiederkehrenden Perioden mit einander ab. Und der ist kein fürsorglicher Geschäftsmann, der in den guten Jahren nicht etwas vom Ueberschuss auf die Seite legt, um in den schlechten Jahren einem Defizit begegnen zu können. Es können wirtschaftliche Krisen, es können politische Komplikationen eintreten, welche die Einnahmen unserer Bundesbahnen ganz bedeutend schmälern, sodass selbst ansehnliche Vorträge vom Vorjahre nicht ausreichen würden, um den Einnahmenausfall zu decken. Offenbar müsste sich die Bahn, wenn ein solches Defizit einträte und die Saldovorträge nicht genügen würden, an die Staatskasse wenden. Allein

ein solcher Aderlass der Staatskasse wäre sehr bedenklich, indem in einem solchen Momente auch an den Bundeshaushalt grosse Anforderungen gestellt werden. Setzen wir z. B. eine lang andauernde politische Krisis voraus, so werden vor allem aus die Zolleinnahmen ganz bedeutend abnehmen, während umgekehrt die Anforderungen an den Bund infolge einer längern Grenzbesetzung oder dergl. ganz hohe werden. Nun wissen Sie ja, dass der ganze Staatshaushalt der Eidgenossenschaft auf diesem Zollsystem aufgebaut ist und es geht darum nicht an, dass in einer solchen kritischen Zeit, wo die Zölle zurückgehen, die Einnahmen sich vermindern und die Ausgaben sich erhöhen, noch die Bundesbahnen an die Staatskasse gelangen zur Deckung ihrer Defizite. Um nun solchen unangenehmen Eventualitäten vorzubeugen, glaubt die Kommission, es solle in den guten Jahren von den Ueberschüssen ein Teil zurückgelegt werden und zwar so lange, bis ein Reservefonds von 50 Millionen Franken vorhanden ist. In diesem Reservefonds werden wir dann die nötigen Mittel finden, um auch bei einer andauernden wirtschaftlichen oder politischen Krisis allen Eventualitäten begegnen zu können, wenn auch nicht sofort, so doch in einer Reihe von Jahren.

Immerhin dürfen wir diesbezüglich nicht zu weit gehen, denn wenn wir die gewünschten Verbesserungen und Erleichterungen durchführen sollen, so dürfen wir natürlich nicht den ganzen Ueberschuss oder einen grossen Teil desselben für die Aeuffnung dieser Fonds verwenden. So hat die Kommission den Verteiler vorgesehen, nach welchem 20 % in den Reservefonds zu legen sind und 80 % im ursprünglichen Sinne des bundesrätlichen Antrages ihre Verwendung finden. In diesem Antrag haben wir nun allerdings auf den Antrag des verehrten Vertreters von Zürich, Herrn Blumer, noch eingeschaltet, dass die vorhandenen Ueberschüsse auch zur Reduktion der Personentaxen und Gütertarife sollen verwendet werden. Es entspricht das einem Postulat des schweizerischen Handels- und Industrievereins, das uns in einer Eingabe angelegentlich ans Herz gelegt wurde.

Es ist nun gestern von den Herren Scheurer und Kellersberger ein Vorschlag gemacht worden, der sich im grossen und ganzen den Vorschlägen der Kommission anschliesst, dann aber noch vorsieht, dass von den 80 % Ueberschuss auch ein Teil zur Erweiterung des schweizerischen Bahnnetzes überhaupt (Nebenbahnen) zu verwenden seien. Es hat gestern über diesen Vorschlag eine Diskussion stattgefunden, und ich glaube, es sollte nun heute die Frage der Unterstützung der Nebenbahnen nicht aufs neue wieder diskutiert werden. Ich will deshalb auch nicht weiter darüber sprechen. Ich sage nur, dass ich persönlich mit dem Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger sympathisiere und für denselben auch in der Abstimmung eintreten werde.

Ich beantrage Ihnen also die Annahme dieses Art. 7 nach der Vorlage der Kommission mit der von den Herren Scheurer und Kellersberger beantragten Modifikation.

**M. Python:** Je voudrais apporter quelques modifications de forme à l'article que nous discutons. Je me demande tout d'abord s'il ne vaudrait pas mieux diviser cet art. 7 en deux.

Le premier alinéa s'occupe d'un objet à part, il dit:

«La comptabilité des chemins de fer fédéraux est tenue distincte de celle des autres branches de l'administration fédérale et de manière à ce que la situation financière puisse en tout temps être exactement établie.»

Je voudrais faire de cet alinéa un article et des autres alinéas qui ont trait à l'emploi du produit net un second article, parce qu'on y traite une tout autre question.

Dans ce second article il est dit que le 20% du surplus des excédents sera versé dans un fonds de réserve spécial tenu distinct du reste de l'actif des chemins de fer fédéraux. Je me demande pourquoi ce fonds ne fera pas partie de l'actif des chemins de fer? C'est un fonds spécial, je le veux bien, mais il fait partie de la fortune des chemins de fer, puisqu'en cas de déficit, c'est sur ce fonds que l'on en prélèverait le montant. Je voudrais supprimer ces mots: «tenu distinct du reste de l'actif des chemins de fer fédéraux». Cette distinction n'est pas logique, il faut bien placer ce fonds quelque part, et c'est sous la rubrique des chemins de fer qu'il doit exister.

Plus loin il est dit que:

«Le 80% doit être employé exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux ainsi qu'à perfectionner et alléger les conditions de transport, notamment à réduire proportionnellement les tarifs des personnes et des marchandises.»

Les mots: «exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux» sont mal placés, il vaudrait mieux conserver la rédaction du conseil fédéral.

«Le produit net des chemins de fer fédéraux est affecté en premier lieu au paiement des intérêts et à l'amortissement de la dette des chemins de fer.»

Le surplus des excédents sera employé exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire à parfaire les rendements annuels, ainsi qu'à perfectionner et alléger les conditions de transport.»

Le 20%, dont il est question dans cet article, est aussi destiné à améliorer les chemins de fer fédéraux, le texte du conseil fédéral me semble donc préférable.

J'ai encore une observation à présenter au sujet du dernier alinéa:

«Lorsque les recettes ordinaires avec les soldes actifs non employés ne suffisent pas pour payer les frais d'exploitation, les intérêts du capital de premier établissement et l'amortissement, il y a lieu de prendre sur le fonds de réserve le montant équivalent.»

Je suppose qu'il s'agit du fonds de réserve constitué au moyen des 20% du surplus des excédents; je crois donc qu'il faudrait mettre cet alinéa après la disposition qui institue ce fonds; il ne doit pas être placé à la fin.

Au lieu de dire: «montant équivalent», je voudrais dire «déficit», c'est à dire ce qui manquera dans la caisse quand on aura payé les intérêts et l'amortissement.

Telles sont les propositions que j'ai l'honneur de faire, elles sont toutes relatives à la forme et ne touchent pas le fond.

Je ferai des derniers alinéas un art. 7bis. J'y maintiendrais la rédaction du conseil fédéral. «Le surplus des excédents sera employé exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux . . . . .» En effet, c'est tout le surplus qui doit être employé

dans l'intérêt des chemins de fer, aussi bien celui du fonds de réserve que celui des 80%.

Pour tenir compte de ces observations, je présente la rédaction suivante.

Art. 7. La comptabilité des chemins de fer fédéraux est tenue distincte de celle des autres branches de l'administration fédérale et de manière à ce que la situation financière puisse en tout temps être exactement établie.

Art. 7bis. Le produit net des chemins de fer fédéraux est affecté en premier lieu au paiement des intérêts et à l'amortissement de la dette des chemins de fer.

Le surplus des excédents sera employé exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux et il est réparti à cet effet comme suit:

20% à un fonds de réserve spécial, jusqu'à ce que ce fonds ait atteint, avec ses intérêts capitalisés, la somme de 50 millions.

Si les recettes ordinaires avec les soldes actifs non employés ne suffisent pas à couvrir les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement de la dette du chemin de fer, le déficit serait comblé par un prélèvement sur ce fonds de réserve.

80% destinés à perfectionner et à alléger les conditions de transport, notamment à réduire proportionnellement les tarifs des personnes et des marchandises.

**Ammann:** Es ist gestern allerdings über den Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger grundsätzlich diskutiert worden, allein ich erlaube mir dennoch heute, eine etwelche andere Redaktion vorzuschlagen, indem ich der Ansicht bin, es seien derartige Anträge auch heute noch zulässig.

Es ist gestern namentlich darauf aufmerksam gemacht worden, dass die Fassung des Schlusssatzes des Antrages etwas zu eng ausgefallen sei. Es hat namentlich Herr Bundesrat Zemp darauf hingewiesen, dass eine Erleichterung und Hebung des Verkehrs nicht etwa bloss dadurch möglich sei, dass die Personen- und Gütertarife herabgesetzt werden oder dass das schweizerische Eisenbahnnetz erweitert werde. Es seien, sagte Herr Bundesrat Zemp, auch noch andere Wege gedenkbar, die zum nämlichen Ziele führen. Die nämlichen Erörterungen haben meines Erachtens auch Herrn Scherrer zur Stellung seines Antrages veranlasst. Durch eine etwelche andere Fassung, meine ich, könnte man diesem Bedenken Rechnung tragen. Auf der andern Seite ist namentlich grosses Gewicht darauf gelegt worden, dass die Nebenbahnen hier besonders hervorgehoben werden. Nun hat man aber dabei lediglich zu dem Hilfsmittel gegriffen, das Wort «Nebenbahnen» in Parenthese zu setzen. Ich glaube, diese Redaktion sei etwas mangelhaft und es gehe nicht an, derart wichtige Gedanken in einer Parenthese niederzulegen. Zudem ist diese Parenthese meines Erachtens schon vom grammatikalischen Standpunkt aus übel angebracht, denn es soll der Inhalt derselben dem vorangehenden Wort gleichwertig sein. Nun ist aber die Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes nicht identisch mit der Erweiterung des Netzes der Nebenbahnen. Ich würde Ihnen darum folgende Fassung vorschlagen:

«Die übrigen 80% sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs,



insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden.»

Sie sehen, dass hier die Nebenbahnen in besonderer Weise hervorgehoben werden. Ich glaube, man darf das thun, indem ja auf der andern Seite man für die Erweiterung des Hauptbahnnetzes nicht auf diesen Artikel allein angewiesen ist. Denn da fällt der Art. 3 in Betracht, nach welchem durch Erlass eines Bundesgesetzes neue Linien erstellt werden können. Ich empfehle Ihnen daher die von mir vorgeschlagene Redaktion zur Annahme, die etwas weiter gefasst ist, als diejenige des Antrags der Herren Scheurer und Kellersberger.

**v. Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich habe nichts dagegen, wenn Sie den Antrag des Herrn Ammann annehmen, dagegen würde ich darauf dringen, dass die Anträge des Herrn Python, wenigstens die Anträge 1 und 2, abgelehnt werden. Ich sehe gar nicht ein, warum dieser Artikel 7 nun in zwei Artikel getrennt werden soll. Im ersten Alinea wird vom Rechnungswesen gesprochen, im zweiten vom Reinertrag und, damit im logischen Zusammenhang, im dritten Alinea von der Verteilung dieses Reinertrags. Ich sehe also die Notwendigkeit, aus diesem Artikel zwei zu machen, nicht ein. Nun beantragt Herr Python ferner, es solle die Bestimmung gestrichen werden, wonach der Reservefonds von den übrigen Aktiven gesondert zu verwalten ist. Davor muss ich Sie warnen, da unser Reservefonds sonst gar keine Bedeutung hätte. Wir wollen diesen Reservefonds just von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen trennen, um in Zeiten der Not ein Aktivum zu haben, das für uns einen effektiven Wert hat. Wir wünschen, dass dieser Reservefonds angelegt werde in fremden Valoren, in englischen Consolen, in schwedischen Obligationen und solchen Obligationen, welche im Falle namentlich politischer Komplikationen veräussert werden können. Wir wollen hier die gleiche Vorkehrung treffen, die der Bund in Bezug auf seinen Finanzhaushalt bereits getroffen hat. Sie wissen, dass der Bund seiner Zeit 20 Millionen für den Kriegsfall aufgenommen hat. Diese 20 Millionen gehen nicht in der übrigen Bundesverwaltung auf, denn so würden sie ihm im Fall der Not zu nichts dienen. Nein, der Bund hat dafür alle möglichen guten Titel, Titel ersten Ranges, angekauft, welche ihn in den Stand setzen, in Zeiten der Not allen Eventualitäten entgegenzutreten. Solches hat uns bei unserem Reservefonds vorgeschwebt und ich muss Sie wirklich bitten, diesen Gedanken nicht dadurch wieder zu zerstören, dass Sie den Antrag Python annehmen.

**M. Python:** M. le président de la commission se méprend sur ma pensée. Vous dites que le fonds de réserve spécial sera tenu distinct du reste de l'actif des chemins de fer, or je prétends qu'il fait partie de cet actif bien qu'il ait un but spécial et la preuve c'est que c'est là-dessus que vous prélèverez le montant des déficits s'ils se produisent. Ce que vous dites dans la loi n'est donc pas juste et ne répond pas à l'état de fait que vous voulez vous-mêmes créer.

**Kellersberger:** Ich möchte nur erklären, dass mein Kollege Scheurer und ich mit dem Antrag des Herrn Ammann einverstanden sind. Wir haben die Parenthese bei den Nebenbahnen deshalb angebracht, weil wir gestern noch nicht wussten, ob beim Rat diese Idee überhaupt Sympathien begegnen werde. So wollten wir unsern Gedanken dem Rat in etwas bedächtiger Weise zu Gemüte führen. Nachdem sich nun aber die Sympathie des Rates für die Nebenbahnen in so erfreulicher Weise gezeigt hat, so sehen wir es ebenfalls lieber, wenn die Nebenbahnen diejenige Erwähnung finden, die Ihnen Herr Ammann vorschlägt.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich kann Herrn Python nur erwidern, dass die Sache nicht anders verstanden war, als dass dieser Reservefonds materiell unter die Aktiven der Bundesbahnen gehöre. Er wird einen wesentlichen Bestandteil der Bilanz derselben bilden. Nur müssen wir, wenn wir das erreichen wollen, was ich Ihnen sagte, sagen, dass er gesondert zu verwalten sei, denn sonst geht er einfach in der übrigen Bilanz auf, wie z. B. der Reservefonds einer Bank. Eine Bank hat auch einen Reservefonds von 1, 2 bis 5 Millionen und mehr, aber derselbe ist nicht abgesondert, sondern ist in den Guthaben vorhanden, welche die Bank in den verschiedenen Formen besitzt. Das wollen wir bei den Bundesbahnen nicht. Wir wollen einen eigenen Fonds, der in den Zeiten einer intensiven Krisis die Mittel liefert, um allen Anforderungen gewachsen zu sein.

**Leumann:** Wenn Sie, was wahrscheinlich ist, den Art. 7 in der Fassung der Herren Kellersberger und Scheurer, amendiert durch Herrn Ammann, die auch die Kommission acceptiert hat, annehmen, so frage ich mich, wie die Sache in der Praxis denn eigentlich gehalten werde. Sie haben dann ganz verschiedene Arten der Verwendung dieser 80 % der Ueberschüsse. Auf der einen Seite haben Sie eine Verwendung im Interesse der Erleichterung des Verkehrs durch Herabsetzung des Personen- und Gütertarifs — ich nehme an, dass die Organe der staatlichen Eisenbahnverwaltung darüber entscheiden werden, was da geschehen soll —, auf der andern Seite haben Sie eine Verwendung für Nebenbahnen und ich nehme an, dass hier der Bundesrat und die Bundesversammlung entscheidet. Aber wenn nun ein Konflikt zwischen diesen beiden Gewalten entsteht? Nehmen wir an, die Eisenbahnverwaltung wolle die Tarife so weit herabsetzen, dass für das andere nichts mehr übrig bleibt. Auf der andern Seite will die Instanz, die über die Unterstützung der Nebenbahnen entscheidet, Geld für diese. Wer entscheidet dann, was für eine Quote der 80 % für die eine und für die andere Art verwendet werden soll? Ich stelle diese Frage nicht in der Erwartung, hier eine endgültige Antwort darauf zu erhalten, aber es scheint mir doch, wenn wir hier in einem Gesetz solche neuen Verwendungen für die 80 % aufstellen, sollten wir uns doch klar sein, wie das eigentlich gehalten werden soll und ich möchte den Herrn Kommissionspräsidenten ersuchen, zu sagen, wie er sich die Sache denkt.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich kann die Anfrage des Herrn Leumann mit zwei Worten beantworten. Nach Art. 11 dieses Gesetzes steht der Bundesversammlung die Genehmigung der Jahresrechnung zu. Ich stelle mir vor, dass die Bundesversammlung bei Genehmigung der Jahresrechnung, wenn ein Gewinnsaldo vorhanden ist, jeweilen ein Wort mitreden wird, wie die Gewinnsaldi ihre geeignete Verwendung finden sollen.

**A b s t i m m u n g. — V o t a t i o n.**

**Präsident:** Gegen den Antrag der Herren Scheurer und Kellersberger ist keine Opposition erhoben worden. Ich werde demnach die Anträge der Kommission, zweitens diejenigen des Herrn Python und drittens denjenigen des Herrn Ammann zur Abstimmung bringen.

**Bundesrat Zemp:** Herr Kellersberger hat für sich und Herrn Scheurer erklärt, dass er dem Antrag des Herrn Ammann zustimme. Und da auch der Herr Kommissionspräsident, ohne dass von den übrigen Kommissionsmitgliedern Einspruch erhoben worden wäre, den Antrag Ammann angenommen hat, so würden sich nur die durch die Anträge Kellersberger-Scheurer-Ammann veränderte Fassung der Kommission und der Antrag des Herrn Python gegenüberstehen.

**M. Python:** Dans ce cas, je reprends la proposition primitive de la commission.

In der Abstimmung wird der Antrag des Herrn Ammann gegenüber dem ursprünglichen Antrag der Kommission mit 23 gegen 15 Stimmen angenommen.

(Au vote, la proposition de M. Ammann l'emporte par 23 voix contre 15 sur le texte primitif de la commission.)

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Es wird ringsherum gefragt, ob nicht auch über die Anträge des Herrn Python abgestimmt werde.

**M. Python:** Ich verzichte.

**Art. 8.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Hier wird Ihnen von der Kommission folgender Zusatz zum bundesrätlichen Antrag empfohlen: «Verpflichtungen, welche mit dem Bestand und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, gehen auf den Bund über». Die Erklärung dafür liegt im Wortlaut selbst und ich halte mich hier nicht länger auf.

**M. Python:** Je propose une modification purement rédactionnelle; nous ne pouvons pas laisser cet article, tel qu'il est ensuite des modifications apportées par la commission. Le premier alinéa de l'art. 8 pose le principe que le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions. Voilà le principe, puis vous réservez les droits des tiers qui doivent être liquidés entre les compagnies d'une part et les intéressés. Ici on a en vue surtout les droits de retour stipulés en faveur de certains cantons. On s'est aperçu qu'on allait trop loin en disant que le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions, il peut, en effet, y avoir des clauses au maintien desquelles la Confédération est intéressée. Telle commune peut avoir accordé à une compagnie des droits sur une forêt qui protège la ligne, etc. C'est pour tenir compte de ces circonstances que le conseil fédéral propose le dernier alinéa. Que disons-nous par cette disposition? C'est que tout n'est pas caduc, dès lors, il ne faut pas commencer l'article, en disant que toutes les clauses des concessions sont éteintes.

Je propose de dire: « Le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions, hormis les droits et obligations qui ont, pour objet immédiat l'achat et l'exploitation d'un chemin de fer.»

Ainsi l'on fait intervenir l'exception indiquée par le conseil fédéral immédiatement après le principe.

Vous dites encore: les autres obligations stipulées dans les concessions au profit de tiers sont éteintes. Ces obligations ne sont pas éteintes pour tout le monde, puisque vous dites que les propriétaires de ces droits doivent les liquider avec les intéressés.

C'est pourquoi il y a lieu de donner à cet article la rédaction suivante:

«Le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions, hormis les droits et obligations qui ont pour objet immédiat l'achat et l'exploitation des chemins de fer.»

Les autres obligations stipulées dans les concessions au profit des tiers sont éteintes à l'égard de la Confédération et demeurent à la charge des anciens concessionnaires qui auront à les liquider directement avec les intéressés.»

**Bundesrat Zemp:** Herr Python hat die Frage gestellt, ob ich mit seinem Vorschlag einverstanden sein könnte. Ich kann sagen ja oder nein. Was Herr Python will, ist nur eine Umstellung von zwei Sätzen. Die Logik sagt uns: das Prinzip muss vorausgestellt sein. Ich bin mit Herrn Python einverstanden, dass mit dem Uebergang der Bahnen an den Bund die Konzessionen, die ja Verträge mit Privatgesellschaften darstellen, aufhören. Das ist ein Prinzip. Aber man erklärt: es ist damit nicht der bisherige Rechtszustand überhaupt aufgehoben, es giebt Rechte, die der Bund übernehmen muss und es giebt andere Rechte, die er gegenüber den Bahnen und gegenüber Dritten respektieren muss. Nun können wir es machen, wie wir wollen, wir können die privatrechtlichen Verhältnisse den staatsrechtlichen voranstellen, wie Herr Python es wünscht, und wir können es umgekehrt machen, wie es in der Vorlage der Kommission geschieht.

Sie mögen wählen, es ist eine kleine Redaktions-sache.

**Abstimmung. — Votation.**

Mit 19 gegen 14 Stimmen wird der Redaktion des Kommissionsantrages gegenüber dem Antrag des Herrn Python der Vorzug gegeben.

(Par 19 voix contre 14, la redaction de la commission est préférée à celle de M. Python.)

**Art. 9.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Das zweite Lemma des Art. 9 bedarf keiner weitern Begründung. Hingegen wird voraussichtlich, das erste Lemma des Artikels zu einer grossen Diskussion Veranlassung geben.

Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen in Bezug auf das erste Lemma Zustimmung zu dem bundesrätlichen Entwurf, während die Minderheit der Kommission demselben folgende Fassung geben will: «Die Kantone und Gemeinden sind befugt, von den Bundesbahnen im Verhältnis der Ausdehnung des Geschäftsbetriebes auf ihrem Gebiete Vermögenssteuern zu erheben».

Es ist in erster Linie festzustellen, dass dormalen die Bahngesellschaften in der Mehrzahl der Kantone keine Steuern bezahlen müssen. Dies ist namentlich der Fall bei allen denjenigen Linien, die vor dem Jahre 1872 konzessioniert worden sind. Steuern dürfen nur für den Betrieb von sogenannten Nebengeschäften erhoben werden, so z. B. für den Betrieb von Lagerhäusern, welche mit dem eigentlichen Eisenbahngeschäft nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehen und auch, aber nicht bei allen Bahnen, für den Betrieb von Bahnhofrestaurationen. Ferner wurden von den Werkstätten, soweit dieselben nicht für eigene Bedürfnisse, sondern auch auf Rechnung Dritter arbeiten, Steuern erhoben. Sie wissen, dass z. B. in den Werkstätten der Centralbahn Bergbahnen in alle Teile der Welt, ferner Lokomotiven und Rollmaterial überhaupt auch für andere Gesellschaften als nur die Centralbahn gebaut worden sind. Es ist selbstverständlich, dass für derartige Fälle die Bahnen an die Steuern herangezogen werden sollen wie die übrigen Geschäfte.

Im übrigen hat man s. Z. gerne von der Besteuerung des Eisenbahnbetriebes Umgang genommen, obschon es ja wahr ist, dass durch diesen Ausschluss die Gemeinden — von den Kantonen wollen wir gar nicht reden — etwas belastet werden. Das ist weniger bei den kleinen Stationen der Fall, wo nur wenige Beamte sind, die ihre Steuern wie jeder andere Bürger bezahlen, als vielmehr da, wo hunderte von untern Eisenbahnangestellten und namentlich Arbeiter sich konzentrieren. Bei solchen Gemeinden wird es fühlbar, wenn das Geschäft, in dem diese Leute angestellt sind, keine Steuern bezahlt, indem die betreffenden Arbeiter und untern Angestellten doch nicht in demselben Verhältnis an die Steuern herangezogen werden wie sie an den Ausgaben beteiligt sind, die durch sie den Gemeinden verursacht werden. Auf der andern Seite kann

sich aber ein Ort nur gratulieren, wenn daselbst Arbeit und Verdienst zu Hause sind und dieser Faktor wiegt ja zehnfach die etwa daraus entstehenden Nachteile auf. Ich mache auch darauf aufmerksam, dass in solchen Fällen von Bahngesellschaften bedeutende Subventionen an die betr. Gemeinden beschlossen worden sind und dass jeweilen ein wahrer Wettlauf der Gemeinden stattfindet, wenn solche Werkstätten errichtet werden und jede Gemeinde dieselbe haben möchte. Ueberhaupt befinden sich alle von einer Eisenbahn durchzogenen Ortschaften gegenüber den sog. abgefahrenen Lokalitäten in einem solchen Vorteil, dass auch wenn die Steuern wegfallen, von einer Unbilligkeit oder Ungerechtigkeit absolut nicht gesprochen werden kann.

Auf alle Fälle mache ich darauf aufmerksam, dass der Bund nicht schlechter als die Bahngesellschaften behandelt werden soll. Die letzteren sind Erwerbsgesellschaften, währenddem der Bund die Bahnen nur im öffentlichen Interesse erwerben will. Er zieht aus den Bahnen keinen Gewinn, sondern derselbe soll zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs verwendet werden. Das ist die beste Steuer, welche die Bahnen bezahlen können, wenn sie durch Verbesserung und Erleichterung des Verkehrs dem gesamten Volke entgegenkommen.

Ich beschränke mich vorläufig auf diese wenigen Bemerkungen, indem ich mir vorbehalte zu replizieren, wenn die Herren der Minderheit ihren Standpunkt geltend gemacht haben werden.

**Reichlin:** Ich hatte mir schon bei der Eintretensfrage erlaubt, darauf hinzuweisen, dass die Kantone nach Art. 3 der Bundesverfassung souverän sind, soweit ihre Souveränität nicht durch die Bundesverfassung beschränkt ist. Ein Ausfluss dieser Souveränitätsrechte der Kantone ist offenbar die Steuerhoheit, das Recht, unabhängig darüber zu entscheiden, wer auf ihrem Gebiete Steuern zu bezahlen habe, wie und von welchen Steuerobjekten die Steuern zu entrichten seien. Dieses Recht hängt mit der politischen und finanziellen Unabhängigkeit der Kantone zusammen; ihnen dasselbe entziehen, heisst nicht nur ihre Aktionsfreiheit einengen, sondern geradezu ihre ökonomische Lebenskraft schmälern. Der Bund hat durch die Verfassung in Artikel 42 festgestellt, was er sich auf finanziellem Gebiete zur Bestreitung seiner Ausgaben vorbehalten und er hat in einer spätern Gesetzgebung erklärt, dass die Bundeskasse und alle unter der Verwaltung des Bundes stehenden Fonds und Anstalten, welche unmittelbar für Bundeszwecke bestimmt sind, in den Kantonen nicht mit einer direkten Steuer belegt werden dürfen. Was innert diesem Rahmen nicht ausgenommen war, gehörte in die Steuerdomäne der Kantone. Es war und blieb ihr verfassungsmässiges Recht, die Eisenbahnen zu besteuern oder nicht. Thatsächlich liegen die Verhältnisse so, dass einzelne Kantone von den Bahnen wie von jedem andern Geschäftsunternehmen Steuern beziehen, während andere denselben bis zu einem bestimmten Termine Steuerfreiheit gewährt haben. Mein Heimatkanton hat einzig der Gotthardbahn auf die Konzessionsdauer Steuerfreiheit gewährt und auch bei dieser Gesellschaft darf das Steuerprivilegium auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich

im Eigentum der Gesellschaft befinden und nicht in notwendiger, unmittelbarer Beziehung zum Unternehmen stehen, nicht ausgedehnt werden. Thatsächlich sind also in unserm Kanton mehrere Bahnunternehmungen steuerpflichtig und auch die Gotthardbahn hat ihre Lagerhäuser in Brunnen und andere Objekte, welche mit dem Unternehmen nicht in notwendigem Zusammenhang stehen, zu versteuern.

Ich begreife nun nicht, wie man solche verfassungsmässig garantierte und bisher geübte Rechte der Kantone mit einem Gesetzeserlasse beseitigen könnte.

Der von der Mehrheit unterstützte Art. 8 der Vorlage, lautend: «Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung in den Kantonen und Gemeinden befreit,» ist nach meinem Erachten vorab ein Verstoß gegen die in Art. 3 der Verfassung garantierten Rechte der Kantone. Freilich wenn man raisonnieren darf, wie Herr Kollege Ritschard es bei der Eintretensfrage gethan hat, als er sagte: wir anerkennen die Redner der Minderheit nicht als Wächter der Verfassung; wir haben das Kind geboren und werden für dessen Wachstum und Gesundheit besorgt sein, oder mit andern Worten: Die Verfassung hat den Sinn, welcher der Mehrheit konveniert — dann ist auch die Grundlage für solche Gesetze gefunden. So verstehe ich aber die verfassungsmässigen Rechte der Kantone nicht. Es kann sich nicht fragen, wo die Wiege der Verfassung gestanden, und wer dabei als Geburtshelfer thätig gewesen sei. Sie besteht nun und ist verbindlich in Rechten und Pflichten, sowohl für den Bund als für die 22 Kantone und jeder hat das Recht, die ihm zugesicherte Souveränität zu wahren. Bedenklich ist es allerdings, wenn bei der Anwendung und Auslegung der verfassungsmässig garantierten Rechte nicht die Rechtsfrage, sondern die Machtfrage entscheiden soll und dass es keinen obersten Gerichtshof giebt, wie z. B. in Nordamerika, welchem die Befugnis zusteht, Gesetzeserlasse auf ihre Verfassungsmässigkeit zu prüfen.

Aber abgesehen von der Verfassungsmässigkeit der Steuerfrage, halte ich den Artikel mit dem Steuerprivilegium für die Bundesbahnen nicht für richtig und nicht für billig. Die Bahnen sind ein selbständiges, von der Verwaltung und den Finanzen des Bundes unabhängiges Unternehmen. Warum sollen dieselben in den Kantonen nicht ebensogut der Steuerpflicht unterworfen werden können, wie andere Unternehmungen auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs? Selbst die Kantonalbanken, welche für die Kantone arbeiten, sind nicht überall steuerfrei; die Banknotensteuer wird fast von allen Kantonen bezogen. Einleuchtend ist, dass jede von Bundesbahnen durchzogene Landesgegend berechtigten Grund hat, Steuern zu verlangen, denn die Bahnen bringen nicht nur Vorteile, sondern auch Lasten und Verpflichtungen. Gemeinden und Kantone haben für die Sicherheit des Unternehmens und seiner Angestellten polizeilich bestmöglich zu sorgen, für die Erziehung und Schulung der Familien des Bahnpersonals Opfer zu bringen u. s. w. Diesen Pflichten des Staates hat daher das Steuerrecht auf das Unternehmen als Korrelat zu dienen, denn das Rechtsfundament der Steuerpflicht ist die Teilnahme an den Wohlthaten des Staates.

Nach Art. 1 der Gesetzesvorlage könnten mit den Bundesbahnen auch Nebengeschäfte erworben und

betrieben werden. Die Steuerfreiheit müsste sich sogar auf Objekte ausdehnen, welche bisher überall steuerpflichtig waren, wie z. B. auf die Wirtschaften in Bahnhöfen, die Spekulation mit Lagerhäusern, Arbeiterwohnungen u. s. w. Ich nenne das eine ganz bedeutende Beeinträchtigung der Fiskalverhältnisse in den Kantonen und Gemeinden. Es wäre das zudem ein Ausnahmsrecht, das namentlich da durch seine Ungleichheit empfindlich werden müsste, wo z. B. neben den Bundesbahnen Sekundärbahnen bestehen, welche nach wie vor steuerpflichtig bleiben würden.

Es gab eine Zeit, wo Kantone den Bahnen zeitweise Steuerfreiheit gewährten, um den Bau derselben zu ermöglichen, aber wie sehr hat sich vielerorts der Volkswille gegen dieses Privilegium ausgesprochen, namentlich als die Unternehmen erstarbt waren und der Dividendengenuss grösser geworden war! Gewiss würde die Steuerfreiheit der Bundesbahnen noch mehr empfunden werden, wenn die Zeit kommen sollte, wo das Anlagekapital amortisiert werden kann.

Die Steuerpflicht der Bahnen wird aber auch in andern Staaten anerkannt. So lesen wir z. B. im Werke von Dr. Haberer über die Geschichte des Eisenbahnwesens in Bezug auf die Verhältnisse in Oesterreich-Ungarn Folgendes:

«Zu erwähnen ist das Gesetz vom 8. Mai 1869 betreffend die Bemessung, Verschreibung und Einhebung der Erwerbs- und Einkommensteuer von Eisenbahnunternehmungen. Nach diesem Gesetz erfolgt die Bemessung der Erwerbs- und Einkommensteuer durch die Steuerbehörde, in deren Amtsreich der statutenmässige Standort der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung gelegen ist. Die Verschreibung erfolgt in der Weise, dass sie, wenn die Unternehmung sich nur auf das Land beschränkt, wo der statutenmässige Standort der obersten Geschäftsleitung sich befindet, auch nur in diesem Lande vorgenommen wird. Durchzieht die Bahn mehrere Länder, so kommt es bei der Verschreibung der Steuer darauf an, ob sich die erste Geschäftsleitung in einem der Länder, welche die Bahn durchläuft, befindet oder nicht. Im erstern Falle sind 40 % der Steuern in diesem Lande zur Verschreibung zu bringen und entfallen die restlichen 60 % auf die übrigen Länder nach Massgabe der Länge der bezüglichen Bahnstrecken. Befindet sich die oberste Geschäftsleitung aber nicht in einem Lande, welches die Bahn durchzieht, so sind in diesem Lande 10 % vorzuschreiben, die restlichen 90 % aber in den Ländern, welche die Bahn durchzieht, ebenfalls wieder nach Verhältnis der Länge der betreffenden Bahnstrecken. Die Verschreibung erfolgt in der Gemeinde, wo die Betriebsleitung sich befindet.»

Ich halte das Recht der Kantone und Gemeinden zur Steuererhebung gegenüber den Bundesbahnen wie gegenüber den Bahnen überhaupt grundsätzlich für gegeben und verfassungsmässig unantastbar und stelle daher den Antrag:

Den Kantonen und Gemeinden bleibt gegenüber den Bundesbahnen das Recht der Steuerhoheit gewahrt.

Um den Befürchtungen zu begegnen, welche dahin gehen, es könnte bei dieser Rechtsstellung der Kantone eine Musterkarte von Steuergesetzen zur Anwendung gebracht und das Steuerrecht unge-

messen ausgenutzt werden, erlaube ich mir, dem grundsätzlichen Antrag einen Eventualantrag beizufügen, welcher dahinzielt, für die Steuerberechtigung eine Maximalgrenze zu beantragen in der Weise, dass die in einem Kanton zu entrichtenden Steuern Fr. 200 per Jahr und per Kilometer nicht übersteigen sollen. Das Bahnnetz, welches zur Zeit zurückgekauft werden soll, umfasst circa 12,500 Kilometer, das Steuermaximum wäre nach diesem Antrage für die ganze Kapitalanlage von einer Milliarde, etwa eine halbe Million Franken, was nach meinem Erachten nicht zu weitgehend ist.

Mein Antrag lautet demnach:

«Den Kantonen und Gemeinden bleibt gegenüber den Bundesbahnen das Recht der Steuerhoheit gewahrt».

Eventuell:

«Die Kantone und Gemeinden sind befugt, von den Bundesbahnen im Verhältnis der Ausdehnung des Geschäftsbetriebes auf ihrem Gebiet Steuern zu erheben. Die in einem Kanton zu entrichtenden Steuern dürfen im Jahr Fr. 200 per Kilometer nicht übersteigen.»

**Muheim:** Vom grundsätzlichen und rechtlichen Standpunkt aus hat meiner Ansicht nach der Antrag der Kommissionsminderheit zweifellos alles für sich. Allein nach meinem Gesichtspunkt kommen bei der Beurteilung der Steuerfrage noch andere Verhältnisse in Betracht. Wenn ich nun einen Antrag stelle, so lasse ich mich hauptsächlich von diesen andern Verhältnissen leiten, nämlich vorab davon, dass die Wohlfahrt der Bundesbahnen, sofern dieselben einmal wirklich bestehen, als ein gemeineidgenössisches Interesse aufzufassen ist und andererseits davon, dass die Bundesbahnen nach meiner Auffassung nicht übler gehalten werden sollen, als es dato die Privatbahnen sind. Aus diesen beiden Gründen spanne ich die Ansprüche an die Steuerpflicht der Bundesbahnen nicht gleich hoch wie die Kommissionsminderheit. Ich begnüge mich vielmehr damit, dass die Bundesbahnen nur insoweit zur Besteuerung herangezogen werden sollen, als es sich um Immobilien handelt, die nicht in notwendiger Beziehung zu den Bahnen stehen.

Die Steuerfreiheit hat allerdings die Bahnen nicht volkstümlicher gemacht und man darf sagen, dass die unbedingte Steuerfreiheit der Bahnen zur Stunde in den weitesten Kreisen als schreiendes Unrecht empfunden wird. Ich halte dafür, dass es nicht die Aufgabe der Bundesbahnen sein kann, die letzten Konsequenzen aus dem bestehenden drückenden Privilegium zu ziehen und den Kantonen und Gemeinden den letzten Rest des ohnehin geringen konzessionsgemässen Steuerrechts zu nehmen.

Die Ausdehnung der Steuerfreiheit auf alles und jedes, was zu den Bundesbahnen gehört, geht meines Erachtens auch in Würdigung der thatsächlichen Verhältnisse viel zu weit. Es giebt Immobilien, die im Besitze der Bahnen sich befinden, welche aber nicht einmal den Anspruch erheben können, als Pertinenzien derselben aufgefasst zu werden, sondern die vielmehr ganz zufällig in den Besitz der Bahnen gelangt sind, vielfach aus dem einfachen Grunde des Erwerbs und aus blosser Konkurrenz. Der Herr Referent der Kommissionsmehrheit hat

bereits derartiges Besitztum angeführt. Ich erlaube mir, mit einem Wort darauf zurückzukommen. Da sind vor allem die Lagerhäuser zu nennen. Wir haben einige Bahnen in der Schweiz, welche die Lagerhäuser selbst betreiben, andere lassen sie durch Dritte, sogar durch specielle von ihnen unabhängige Aktiengesellschaften betreiben. In zweiter Linie kommen die Wirtschaftslokalitäten, die Restaurationen, in Betracht. Dann die Wohnhäuser für die Beamten und Angestellten, welche oft aus blossen Spekulationszwecken errichtet werden, und die so den Hausbesitzern in den betr. Ortschaften Konkurrenz machen. Ferner fallen Grundbesitz, der sich aus Füllungen gebildet, Landabschnitte, welche die betreffenden Bahnen erwerben mussten, in Betracht. Diese Landstücke stehen nicht in einer notwendigen Beziehung zu der Bahn, sondern sind von derselben absolut unabhängig, haben ihren landwirtschaftlichen Betrieb und sind vielleicht an Dritte verpachtet. Eine weitere Kategorie bilden die Wälder, sodann die Gebäude, welche sogar an dritte Verwaltungen, z. B. an die Postverwaltung, vermietet sind. Endlich kann dazu ein Depot z. B. von Lebensmitteln oder eine Konsumhandlung u. s. w. gerechnet werden. Kurz, die Reihe der Immobilien, welche nicht in absolut notwendigem Zusammenhang mit den Bahnen stehen, ist nicht so klein, wie man gewöhnlich meint. Dass solches Eigentum einer Bahnverwaltung oder auch der Bundesbahnen nun immer unbedingt steuerfrei sein soll, erscheint mir sehr hart gegenüber den Kantonen und Gemeinden, welche bisher von diesen Immobilien die Steuer bezogen haben, mit ihr rechnen müssen und sie nicht leicht entbehren können.

Die Steuerfreiheit auf diesen Immobilien wäre auch im Hinblick auf diese Objekte und ihre Benützung, sowie im Hinblick auf die übrigen Steuerpflichtigen der Kantone und Gemeinden unrecht. Endlich wäre sie unbillig in Ansehung der grossen Verantwortung und Auslagen, welche der Bahnbetrieb den Kantonen und Gemeinden verursacht. Ich erinnere diesfalls bloss an die Aufgaben, welche der kantonalen und Gemeindepolizei und Justiz erwachsen, an die Ansprüche, welche an die Schulen, an die Kirchhöfe u. s. w. erwachsen, zumal an Orten, wo Werkstätten, Depots, grosse Tunnelanlagen, starke Ansiedlungen von Eisenbahnbeamten und Angestellten bedingen. Der Herr Referent der Kommissionsmehrheit hat allerdings betont, dass diese Ansiedlungen und Anlagen für die betreffende Gegend einen derart starken Vorteil bedeuten, dass dieser Vorteil das, was der betreffenden Gegend an Steuern entgehe, vollständig aufwiege. Das ist allerdings richtig, aber bloss zum Teil, und es darf wohl der Satz entgegengehalten werden: Es ist auch hier lange nicht alles Gold was glänzt.

Es will mir scheinen, dass die Freunde der Bundesbahnen von ihrem Standpunkt aus nicht sehr klug handeln, wenn sie die Frage der Besteuerung einfach nach Massgabe der rundesten und unbedingtesten Negation zu lösen willens sind. Insbesondere werden es die Gemeinden sein, welche bei der Beurteilung des vorliegenden Gesetzes eben auch den Griffel zur Hand nehmen werden, um auszurechnen, wie sie in Zukunft in ihrem Haushalt stehen werden.

Andererseits habe ich betont, dass ich die Bundesbahnen keineswegs übler halten möchte als die jetzigen Hauptbahnen. Allein zwischen der unbe-

dingten Steuerfreiheit und dem vollen Steuerzwang, also zwischen dem Antrag der Kommissionsmehrheit und dem Antrag der Kommissionsminderheit giebt es eine Mitte und diese Mitte liegt nach mildester Fassung in meinem Antrage. Nur vom Standpunkt der Macht aus darf allerdings die vorwürfige Frage, wie es der Herr Referent der Kommissionsminderheit sehr richtig betont hat, nicht gelöst werden. Wir stehen bei der Beurteilung dieser Frage nicht der Börse, nicht den Spekulanten, nicht Aktionären, nicht Ausländern gegenüber, sondern schweizerischen Gemeinwesen, integrierenden Bestandteilen unseres schweizerischen Vaterlandes. Es sollen daher die Verhältnisse Beider geprüft und gewürdigt werden. Es gilt auch hier der Satz, dass die Bundesbahnen nicht nur selber leben, sondern auch die Gemeinwesen, welche mit ihnen in Verbindung stehen, leben lassen sollen.

Diesen Standpunkt, dass ein gewisses Mindestmass des Besitztums zur Steuer herangezogen werden könne, haben die Bahnverwaltungen sogar zu einer Zeit eingenommen, wo sie hinsichtlich der Begehrlichkeit von Privilegien auf dem Boden des Rechts ins Ungemessene giengen und wo sie andrerseits in Bezug auf die Subventionen sehr grosse Ansprüche erhoben. Ich glaube also, der Standpunkt der Bundesbahnen in dieser Frage sei nach Massgabe der Billigkeit und der Würdigung aller Verhältnisse am besten dahin präzisiert, wenn die Steuerpflicht von denjenigen Immobilien, die sich zwar im Besitze der Bahn befinden, aber nicht in notwendiger Beziehung zu derselben stehen, anerkannt wird.

In Berücksichtigung meiner Ausführungen erlaube ich mir, Ihnen den Antrag zu unterbreiten, im ersten Absatz des Art. 9 folgende Ausnahmebestimmung beizufügen: «Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Immobilien, welche zwar im Besitze der Bundesbahnen sind, aber eine notwendige Beziehung zum Bahnbetriebe nicht haben.»

**Wirz:** Grundsätzlich stehe ich auf dem Boden der Minderheit der Kommission, kann mich aber nicht ganz mit den individuellen Anträgen meiner urschweizerischen Freunde befreunden.

Was den ersten Antrag des Herrn Landammann Reichlin betrifft, so glaube ich, fasst er die kilometrische Länge der Bahnen im betreffenden kantonalen und zumal im kommunalen Kreise zu einseitig ins Auge, und die Wichtigkeit des Betriebs sowie die Bedeutung der in der betreffenden Gemeinde errichteten Gebäude und Installationen wird nicht in Würdigung gezogen.

Was den Antrag des Herrn Muheim anbelangt, so steht derselbe auf dem Boden der kantonalen Gotthardbahnkonzessionen und er hat ja als Mittelantrag für sich seine praktische Berechtigung. Allein es fallen dabei doch mehr lokale Verhältnisse in Betracht, wie sie bei der Errichtung grosser Bahnen, deren Erstellung mit sehr grossen technischen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, geboten waren und auf der andern Seite fallen in Betracht spezielle Installationen, die sich nur in einzelnen Kantonen und in verhältnismässig wenigen Gemeinden des Schweizerlandes finden.

Ich muss dem Herrn Kommissionsberichterstatter entgegnen, dass durchaus nicht alle Bahnen, welche in das Bundesbahnnetz einbezogen werden, dormalen ein Steuerprivilegium besitzen, sondern es sind dies nur diejenigen Bahnen, welche infolge älterer Konzessionen gebaut wurden. Aber z. B. die Brünigbahn, um mit Obwalden zu argumentieren, besitzt dieses Steuerprivilegium in keiner Weise. Es handelt sich also keineswegs nur darum, den dormaligen Standpunkt gegenüber Kantonen und Gemeinden aufrecht zu erhalten, sondern es würde nach dem Antrag der Kommissionsmehrheit und des Bundesrates, aber auch nach demjenigen meines verehrten Freundes von Uri für einzelne Kantone und Gemeinden eine ganz entschiedene Verschlimmerung der Situation und zwar eine permanente Verschlimmerung eintreten. Ich erlaube mir, Ihnen am Ende meines kurzen Votums einen Ordnungsantrag zu unterbreiten.

Ich habe gesagt: grundsätzlich stehe ich entschieden auf dem Boden der Kommissionsminderheit. Die Kantone und Gemeinden, speciell die Gemeinden sind keineswegs reich genug, auf einen Teil ihrer Steuerhoheit zu verzichten. Es ist dies eine grundsätzlich präjudizielle Frage und zwar eine Frage von unabsehbarer praktischer Bedeutung.

Wir leben in den Anfängen der socialen Staatsentwicklung und der socialen Bundesgesetzgebung, und wenn die Bahnen durch den Staatsbetrieb der Steuerpflicht entzogen werden, so bezieht sich das auf alle sonst so einschneidenden Staatsbetriebe und Staatsmonopole der Zukunft. Der Vergleich mit Post und Telegraph ist in meinen Augen durchaus unzulässig. Die Verwaltung von Post und Telegraph bildet einen integrierenden Bestandteil des eidgenössischen Fiskus, die Bundesbahnen aber bilden prinzipiell und rechtlich eine autonome juristische Person, sie haben nichts gemein mit dem Fiskus, sie haben ein besonderes Budget und eine besondere Rechnung. Ihre Einnahmen und Ausgaben sollen nicht auf das Staatsvermögen, sondern nur auf das Vermögen der Bahnen Einfluss üben. Die Eisenbahnverwaltung ist vielmehr analog mit der Alkoholverwaltung. Wenn nun aber allerdings das Alkoholmonopol den Kantonen keine Steuer zahlt, so fliesst eben das ganze Erträgnis des Alkoholmonopols an den Fiskus der Kantone. Dagegen zahlt das Alkoholmonopol eine ganz bedeutende Zollsteuer, eine Zollvergütung an die Eidgenossenschaft. Nun habe ich zwei viel wichtigere Faktoren im Auge als das kantonale Finanzdepartement. Ich sage mir nämlich: wenn ein Teil von Grund und Boden in der Gemeinde permanent, auf alle Zukunft, der Steuerpflicht entzogen wird, so werden dadurch die kommunalen Bedürfnisse der betreffenden Gemeinde um kein Haar geringer und es ist darum als notwendige Kompensation von jedem übrigen Steuerpflichtigen eine höhere Steuerquote zu beziehen. Wer bildet aber die Masse dieser Steuerpflichtigen? Es sind nicht die Millionäre und Rentiers, nein, es ist der ärmere Familienvater und der Mittelstand. Wenn nun aber nicht mehr Steuern bezogen werden, so wird durch einen Wegfall eines wichtigen Steuerfaktors weniger gethan für die Bedürfnisse in der Armenpflege, in der Schule, in der allseitigen Förderung eines notwendigen und gesunden Fortschrittes. Betrachten wir die Sache ja nicht als eine Bagatelle. Die meisten Gemeinden

des Schweizerlandes sind nichts weniger als reich. Und die Schulden der Gemeinden beziffern sich auf annähernd 200 Millionen Franken und ohne ein enormes Mass von Opfersinn in der Gemeindeverwaltung könnte ein sehr grosser Teil unserer Gemeinden ihren Haushalt kaum bestreiten.

Nun zahlen wir für die Eisenbahnen eine Milliarde und wir wollen ja — die Mehrheit der Kommission ist davon ernst und heilig überzeugt — in 60 Jahren diese Milliarde abzahlen, die Bahnen also schuldfrei machen. Es handelt sich also für die Zukunft wenigstens darum, eine Milliarde für künftige Jahrhunderte auf unabsehbare Zeit der Steuerhoheit der Kantone und der Gemeinden zu entziehen. Das bildet, wenn einmal die Amortisation stattgefunden hat, 2 Milliarden Steuerkapital für Kantone und Gemeinden. Man wendet ein, die Kantone haben ja selbst zu gunsten der Bahnen dieses Steuerprivilegium geschaffen. Der Bund aber hat es nicht gethan, er hatte bisher eine andere, viel korrektere Rechtsanschauung. In den Kantonen thaten es fast überall jene Behörden, welche nicht das verfassungsgemässe Recht der letztinstanzlichen Gesetzgebung besitzen und welche darum auch nicht das Recht hatten, über das Steuergesetz hinaus Steuerprivilegien zu schaffen. Es beruht also dieses konzessionsgemässe Privileg, ganz abgesehen von Art. 4 und 60 der Bundesverfassung, vom Standpunkte des kantonalen Verfassungsrechtes auf sehr zweifelhafter Unterlage. Seit der Herrschaft des eidgenössischen Eisenbahngesetzes, d. h. seit dem Jahre 1872, wurde kein Steuerprivileg geschaffen, die kantonalen Steuerprivilegien erlöschen mit den Konzessionen und wir erklären ja ausdrücklich im Gesetzesentwurf diese Konzessionen als erloschen. Das würde aber so wie so nur mehr 50 Jahre dauern. Das Steuerhoheitsrecht aber ist, wie von anderer Seite schon betont wurde, Sache der Kantone; der Bund hat kein Recht, Steuerprivilegien zu schaffen. Und wenn Sie heute ein Steuerprivileg ohne die notwendige verfassungsgemässe Unterlage schaffen, so entziehen Sie auf alle Zukunft der Steuerhoheit der Kantone und Gemeinden ein Steuerobjekt, von je einer Milliarde Franken. Man sagt, die Eisenbahnen bringen Vorteile. Ich bin auch ganz entschieden dieser Ansicht und war darum, entgegen den Behauptungen des Herrn Kollegen aus dem Berner Oberland, von Anfang an ein aufrichtiger und entschiedener Freund der Brünigbahn. Aber es bringt manches Vorteil, das versteuert werden muss. Man denke an die Fabriken und an die Haus- und Fremdenindustrie! Die Liederlichkeit und die Trägheit muss nicht versteuert werden, die verschafft sich vielmehr durch den Verbrauch des Steuerobjektes ein Steuerprivileg. Die zwei grössten Steuerobjekte in Land und Gemeinde sind Vermögen und Erwerb, d. h. die Produkte der Intelligenz, der Sparsamkeit und Arbeit. Uebrigens bringen die Eisenbahnen nicht überall gleiche Vorteile, sie vergrössern die Städte, aber viel weniger die Landbevölkerung. Und in vielen Gemeinden vermehren sie sehr empfindlich die Auslagen für das Armenwesen, für die Schule, für die Polizei. Sodann frage ich: ist es billig, dass der Lokomotivführer und der Weichenwärter den letzten Franken seines Gehalts schwer versteuern muss, während das gewaltigste Unternehmen des Landes, welches den Verkehr in That und Wahrheit monopolisiert und einen grossen Teil

des Grund und Bodens bleibend okkupiert, keinen Franken zahlen muss? Man muss auch mit dem Rechtsbewusstsein des Volkes rechnen und es widerspricht diesem Rechtsbewusstsein, wenn der ärmere Familienvater durch die Steuerlast manchmal fast erdrückt wird, während das gewaltigste Unternehmen ein permanentes Steuerprivileg besitzen soll.

Und die meisten Nebenbahnen, von denen doch sehr wenige Luxusbahnen sind, und von denen sehr wenige ihr Aktienkapital voll und ganz verzinsen, müssen als neuere Bahnen ihr Betriebskapital versteuern. Ihre gewaltige Konkurrentin aber soll nichts versteuern. Wo ist da die verfassungsgemässe Gleichheit vor Gesetz und Recht? Ich weiss nun wohl, meine Herren, was gegen den Minderheitsantrag hauptsächlich eingewendet wird. Man sagt, die Bahnen seien dann auf Gnade und Ungnade der kantonalen Steuerhoheit überliefert und es bestehe ein sehr verschiedenes Mass von Gerechtigkeit und Ordnung im Steuerwesen der Kantone und Gemeinden. Gegen ungleiche Behandlung aber wäre das Rekursrecht an das Bundesgericht so wie so gesichert und man könnte sich im Gesetz selber noch ausdrücklich das Rekursrecht wahren. Ich habe übrigens durchaus nichts dagegen, wenn Sie sich gegen allfällige Versuche der Ausbeutung noch weitere gesetzliche Garantien schaffen wollen, oder wenn Sie nur einen allgemeinen, billigen und gerechten Grundsatz in dieses Organisationsgesetz aufnehmen und alle weitere Präzisierung der Specialgesetzgebung vorbehalten wollen. Es hätte dies das für sich, dass man diese speciellen Bestimmungen an Hand der praktischen Erfahrung viel leichter revidieren könnte. Ich habe also durchaus nichts dagegen, wenn Sie die Frage an die Kommission und an das Departement zurückweisen oder überhaupt in diesem Gesetze der Entwicklung der Verhältnisse im Detail nicht vorgreifen wollen. Ich stelle also den Antrag, die Angelegenheit im angegebenen Sinne an die Kommission zurückzuweisen hauptsächlich in der Meinung, dass im Gesetz der Grundsatz ausgesprochen werde, es solle ein billiges, von der Specialgesetzgebung näher zu präzisierendes Aequivalent den Kantonen und Gemeinden für die Steuerfreiheit verabfolgt werden.

Bevor Sie aber über diese Frage einfach durch Mehrheitsbeschluss zur Tagesordnung schreiten, möchte ich Ihnen zu bedenken geben: reden Sie in Zukunft nicht mehr zu viel von Socialpolitik und Socialgesetzgebung, wenn Sie im Zeitalter der Progression nach oben und der Degression und Entlastung nach unten zu gunsten eines Riesenunternehmens, das in Grund und Boden der Kantone und Gemeinden bleibend radiziert ist, zu Lasten vieler armer Gemeinden, ein permanentes Steuerprivileg für ein Steuerkapital von einer Milliarde schaffen wollen.

Ich stelle also den Antrag im Sinne der Erheblichkeitserklärung im Allgemeinen, ohne jedes Präjudiz für den Ständerat, den Art. 8 an die Kommission zurückzuweisen.

**Scherb:** Ich stehe grundsätzlich auf einem andern Boden als die Herren Vorredner. Ich bin der Ansicht, dass von einer Steuerhoheit der Kantone nicht gesprochen werden kann. Sowohl der Antrag der

Kommissionsminderheit, der sagt: «Die Kantone und Gemeinden sind befugt von den Bundesbahnen, im Verhältnis der Ausdehnung des Geschäftsbetriebes auf ihrem Gebiete, Vermögenssteuern zu erheben» als der Antrag Reichlin, der sagt: «Den Kantonen und Gemeinden bleibt gegenüber den Bundesbahnen das Recht der Steuerfreiheit gewahrt» — ich sage beide Fassungen setzen ein Steuersubjekt voraus, das man steuerpflichtig erklärt. Und hier ist das Steuersubjekt die Bundesbahn, eine Anstalt des Bundes, also der Bund selber. Mit andern Worten: Man will den Bund gegenüber den Kantonen steuerpflichtig erklären. Das ist mir nun konstitutionell undenkbar. Allgemein gilt ja der Grundsatz, dass der Staat nur diejenigen Personen, seien es physische oder juristische, zur Steuer heranziehen kann, die seiner Steuerhoheit unterworfen sind, und es wird nun niemand behaupten wollen, dass der Bund der Staatshoheit der Kantone unterworfen sei. Ueberhaupt wird ein selbständiges Staatswesen niemals ein anderes selbständiges Staatswesen zur Steuer heranziehen können, es sei denn, die Sache sei in einem Vertrag geordnet, oder es sei im Krieg. Im gegebenen Falle müsste in der Bundesverfassung der Grundsatz aufgestellt sein, dass der Bund gegenüber den Kantonen unter gewissen Voraussetzungen steuerpflichtig sei. Sie werden aber in der Verfassung vergebens nach einem solchen Grundsatz suchen. Dagegen ist in Art. 42 der Verfassung der Natur der Sache entsprechend erklärt, dass allerdings die Kantone unter Umständen gegenüber dem Bund steuerpflichtig seien, indem sie gehalten werden können, Beiträge an die Ausgaben des Bundes zu leisten. Ich sage also: konstitutionell ist es gar nicht denkbar, dass der Bund mit seinen Anstalten gegenüber den Kantonen steuerpflichtig sei. Etwas anderes wäre es mit der Grundsteuer und diese Grundsteuer will Herr Muheim erheben. Da erkläre ich nun, dass ich sehr geneigt wäre, diese Konzession zu machen. Da ist nicht eine Person steuerpflichtig, sondern Grund und Boden selbst sollen Steuer zahlen. Da wäre der Kanton berechtigt — die Verfassung würde nicht entgegenstehen, von diesem Grund und Boden eine Steuer zu erheben. Nun haben wir aber in unserm Bundesrecht bereits den Grundsatz aufgestellt, dass die Kantone eine solche Grundsteuer nicht erheben können. Ich verweise Sie auf das Bundesgesetz über die politischen und polizeilichen Garantien der Eidgenossenschaft von 1852, Art. 7: «Die Bundeskasse und alle unter der Verwaltung des Bundes stehenden Fonds, sowie diejenigen Liegenschaften, Anstalten und Materialien, welche unmittelbar für Bundeszwecke bestimmt sind, dürfen von den Kantonen nicht mit einer direkten Steuer belegt werden». Dass nun die Bundesbahnen Anstalten des Bundes sind, das bedarf, glaube ich, keiner weitem Ausführung. Man könnte vielleicht sagen, sie seien keine Anstalten, welche unmittelbar für Bundeszwecke bestimmt sind. Es ist allerdings richtig, dass der Betrieb von Eisenbahnen kein Bundeszweck ist, so wenig als die Erstellung von Kasernen, die Beschaffung von Waffenplätzen u. s. w. Sie sind eben nur Mittel zum Zweck. Die Kasernen dienen dem Zwecke der Behauptung der Unabhängigkeit des Vaterlandes gegen Aussen und die Bundesbahnen dienen dem Zwecke der Beförderung der gemeinsamen Wohlfahrt — nicht um ein Geschäft zu machen werden wir die Bundes-

bahnen haben — und die Beförderung der gemeinsamen Wohlfahrt ist in Art. 2 der Bundesverfassung ausdrücklich als Bundeszweck erklärt. Ich glaube daher, dass hier nach allen Richtungen hin auch die Voraussetzungen des Gesetzes zutreffen und dass aus diesem Grunde von einer Besteuerung keine Rede sein kann. Nun bietet sich noch eine weitere Betrachtung: ich glaube überhaupt, dass nach allgemeinen Grundsätzen das öffentliche Gut steuerfrei ist. Nehmen Sie an, die Kantone würden die Bahnen betreiben. Glauben Sie, die Kantone würden diese Bahnen besteuern? Man kann doch nicht an sich selbst steuern! Alles dasjenige öffentliche und Staatsgut, das öffentlichen Zwecken dient, ist seiner Natur nach von der Steuer frei. Man kann hier nicht von einem Steuerprivilegium reden. Ein solches ist nur dann vorhanden, wenn jemand, der an sich sonst steuerpflichtig wäre, nicht steuern muss. Aber das ist hier nicht der Fall. Ich glaube, es wäre nicht richtig, wenn der Bund nun verpflichtet werden sollte, noch eine Steuer zu zahlen, eine Busse gleichsam dafür, dass er für die Kantone öffentliche Funktionen ausübt, dass er an die Stelle der Kantone tritt und für den öffentlichen Verkehr sorgt. Ich glaube, es geht nicht an, dass der Bund schlechter gestellt wird als die Kantone. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass die Alkoholverwaltung auch nicht besteuert wird. Es hat kein Mensch daran gedacht, dies zu thun, wahrscheinlich, weil ja sonst schon der ganze Ertrag den Kantonen zukommt.

So komme ich also zur Ansicht, dass grundsätzlich von einer Steuerpflicht der Bundesbahnen nicht gesprochen werden kann. Eventuell aber stimme ich, um eine Konzession zu machen, dem Antrag Muheim zu.

**Kellersberger:** Herr Muheim hat den Freunden der Verstaatlichung den Rat erteilt, seinen Antrag anzunehmen. Nun kann man allerdings sagen, die Räte eines Mitgliedes, das gegen Eintreten votiert hat, seien für die Verstaatlichungsfreunde etwas suspektibel. Allein in diesem Falle halte ich dafür, dass man den Antrag des Herrn Muheim annehmen sollte, weil ich die Ueberzeugung habe, dass die absolute Steuerfreiheit der Bundesbahnen überall im Volke als ein privilegium odiosum angesehen würde. Landauf, landab hat nichts die Leute und Landesteile so geärgert, als das Recht der absoluten Steuerfreiheit, das den bisherigen Privatbahnen durch die Konzessionen erteilt worden ist. In den Gemeinden, wo hohe Steuern vorhanden sind, ärgerte man sich, dass gerade der reichste Mann in der Gemeinde, die Privatbahn, steuerfrei war. Ich gehöre einem Kanton an, der in dieser Beziehung vielleicht das allerhärteste erfahren musste. Es ist dies schon in der Eintretensdebatte von Herrn Isler angedeutet worden. Die aargauischen und zürcherischen Gemeinden haben seiner Zeit die Nationalbahn mit einem Kostenaufwand von 35 Millionen erstellt. Die Nationalbahn geriet dann in Konkurs und wurde von der Nordostbahn zu 6 Millionen erstanden. Wenn nun der Bund die Nationalbahn aufnimmt, so hat er nur diesen Buchwert von 6 Millionen zu bezahlen und die 29 Millionen, welche die Gemeinden aufgebracht haben, gehen verloren. Es ergibt sich dann folgende Situation. Die Gemeinden im Aargau und im Kanton Zürich haben eine grosse Eisenbahnschuld zu ver-



zinsen, während der Bund, der diese Bahn für 6 Millionen erworben hat, vollständig steuerfrei sein soll. Das muss Erbitterung schaffen, wenn man sieht, dass einerseits die alte Eisenbahnschuld von den Bürgern auf dem Steuerwege aufgebracht werden muss und auf der andern Seite der Bund die Bahn betreibt, ohne einen Rappen Steuer zahlen zu müssen. Ich glaube deshalb, wir sollten im Interesse der Annahme der Verstaatlichung durch das Volk den Antrag des Herrn Muheim annehmen.

Ich bin auch ein Gegner der Steuerpflicht der Bundesbahnen in dem Sinne, wie sie die Minderheit der Kommission beantragt. Ich halte dafür, dass die Verfassung nicht richtig interpretiert werde, wenn man aus derselben die Steuerpflicht der Bundesbahnen ableiten will. Ich stehe in dieser Beziehung auf dem Boden des Herrn Scherb. Ich bin überhaupt kein Freund davon, dass man bei jeder Frage unsere Verfassung auswälze wie einen Kuchenteig. Allein ich sage: wir wollen den Antrag des Herrn Muheim annehmen als eine Konzession an diejenigen Gemeinden, welche mit hohen Steuern belastet sind und durch die Eisenbahnen bedeutend mehr belastet werden. Nehmen Sie an, die Werkstätten der Nordostbahn, der Gotthardbahn sammeln auf einzelnen Gemeinden eine grosse Zahl von Leuten. Dies zwingt die Gemeinde sofort, ihre Schulanstalten zu erweitern, neue Schulhäuser zu bauen. Sollen nun die Bundesbahnen an diesen vermehrten Lasten der Gemeinden kalt und ruhig vorbeifahren und sagen: zahlt ihr, Bürger, das aus eurem Sack, das geht uns nichts an. Man hat so sehr gefühlt, dass das nicht recht ist, dass sogar verschiedene Bahnen da, wo sie grössere Mengen von Arbeitern ansammeln, den Gemeinden Subventionen an die Schulen zahlen. Wenn ich nicht irre, zahlen die Gotthardbahn und die Nordostbahn solche Subventionen an die Gemeinden, in welchen infolge der grossen Zahl der Arbeiter der Bahngesellschaft neue Schulhäuser gebaut und neue Lehrkräfte angestellt werden müssen. In dieser Richtung dürften auch die Bundesbahnen im Sinne des Antrages des Herrn Muheim vom Grundeigentum eine Steuer bezahlen.

Ich gebe allerdings zu, dass ich momentan die finanzielle Tragweite des Vorschlages nicht übersehen kann. Allein das lässt sich ausmitteln und kann übrigens nicht so wichtig sein. Wenn Sie den Antrag an die Kommission zurückweisen, so könnten Sie dieselbe beauftragen, darüber Erhebungen zu machen, welche finanzielle Folgen der Antrag des Herrn Muheim haben würde.

Absolut bin ich gegen jede Steuerpflicht der Bundesbahnen gegenüber den Kantonen, ich möchte sie lediglich gegenüber den Gemeinden, und zwar nur im Sinne des Antrages des Herrn Muheim, anerkannt wissen.

Ich empfehle Ihnen den Antrag des Herrn Muheim als ganz bedeutende Konzession an unsere Gemeinden zur Annahme.

**Hoffmann:** Ich möchte den Antrag des Herrn Muheim nicht bloss aus Billigkeitsgründen empfehlen, sondern glaube, dass derselbe konstitutionell auf vollständig richtiger Basis aufgebaut ist.

Ich stehe zwar vollständig auf dem Standpunkt des Herrn Scherb. Einmal kann jedenfalls davon keine Rede sein, dass der Bund selbst als Steuer-

objekt behandelt werde. Ebenso wenig kann angesichts der Bestimmungen des Garantiengesetzes von 1852 davon die Rede sein, dass Objekte, welche den Bundesbahnen gehören, ohne weiteres als Steuerobjekte behandelt werden. Allein ich glaube, der Antrag des Herrn Muheim stehe nicht im Widerspruch mit dem Garantiengesetz. Dieser Antrag spricht von Liegenschaften, welche eine notwendige Beziehung zu den Bundesbahnen nicht haben und das Garantiengesetz redet von Liegenschaften, welche unmittelbar für Bundeszwecke bestimmt sind. Ich glaube, dasjenige, was Herr Muheim besteuern will, sind gerade Liegenschaften, welche zwar mittelbar für Bundeszwecke, d. h. für die Zwecke der Bundesbahnen bestimmt sind, aber nicht unmittelbar. Deshalb ist meines Erachtens ein Widerspruch zwischen dem Garantiengesetz und dem Antrag des Herrn Muheim nicht vorhanden und wir können nicht bloss aus praktischen, sondern auch aus rechtlichen Gründen dem Antrag des Herrn Muheim zustimmen.

**Scheurer:** Bei aller Sympathie, die ich infolge meiner Stellung in der kantonalen Verwaltung naturgemäss für Anträge habe, welche die Steuererträge der Kantone und Gemeinden schützen wollen, kann ich doch dem Antrage des Herrn Reichlin nicht beistimmen, und zwar einfach deshalb, weil die gleichen Bahnen, die gegenwärtig ein Steuerprivilegium besitzen, einfach zu einer Bundesinstitution werden und es mir unmöglich erscheint, den Bundesinstitutionen gegenüber nicht die gleiche Rücksicht wie gegenüber Bahnen, die Aktionären angehören, tragen zu wollen.

Auch scheint es mir in Uebereinstimmung mit dem, was Herr Scherb ausgeführt hat, dass eine derartige Besteuerung der Bundesbahnen durch die Bundesgesetzgebung, speciell durch das Gesetz über die politischen und polizeilichen Garantien zu Gunsten der Eidgenossenschaft von 1852 ausgeschlossen ist. Die Bahnen werden eine Einrichtung des Bundes und stehen eo ipso unter den Vorschriften des Gesetzes von 1852. Nach Art. 7 des Garantiengesetzes würden sie in Zukunft nicht steuerpflichtig. Ich habe daher ursprünglich die Absicht gehabt, den Antrag zu stellen, hier zu sagen: «Für die Bundesbahnen gilt der Art. 7 des Garantiengesetzes von 1852». Bei der Bedeutung des vorliegenden Gesetzes ist es aber doch nicht ganz angemessen, sich auf andere Vorschriften zu beziehen, sondern man muss die betreffenden Vorschriften dem Gesetze selbst einverleiben. Man hätte also sagen müssen: «Die Bundesbahnen dürfen für ihren Geschäftsbetrieb, sowie für diejenigen Liegenschaften, Anstalten und Materialien welche unmittelbar für Bahnzwecke bestimmt sind, von den Kantonen und Gemeinden nicht mit einer direkten Steuer belegt werden.» Das ist ungefähr der Wortlaut des bestehenden Gesetzes. Also nur solche Liegenschaften dürfen besteuert werden, welche nicht unmittelbar für Bahnzwecke bestimmt sind. Häuser, welche die Bahnen erworben haben, aber gar nicht selbst benützen, sondern von ihnen vermietet werden, sollen also von der Steuerfreiheit ausgeschlossen sein. Wenn eine Bahngesellschaft es in ihrem Interesse findet, Neubauten für Beamten- und Angestelltenwohnungen, für die sie natürlich Mietzins bezieht, zu erstellen, so ist das auch kein notwendiges Erfordernis für den Betrieb der

Bahn und steht nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit demselben, und deshalb soll hier die Steuerfreiheit nicht gelten. Oder wenn die Bahngesellschaft Lagerhäuser errichtet zur Aufnahme von Waren dritter Personen gegen Bezahlung, so stehen dieselben ausserhalb dem unmittelbaren Bedürfnis der Bahn und die Steuerfreiheit soll hier auch nicht gelten.

In dieser Annäherung an die bestehende Vorschrift des Gesetzes von 1852 liegt aber auch das, dass die Bundesbahnen nur von der direkten Besteuerung des Kantons und der Gemeinden befreit sind. Das hat auch seine Bedeutung. Es sind ja da und dort in den Bahnhöfen Wirtschaftsbetriebe eingerichtet. Diese sind auch nicht absolut notwendig verbunden mit dem Bahnbetrieb. Man kann sich eine Eisenbahn denken, ohne dass von ihr selbst eine Restauration geführt wird. Im Kanton Bern bestehen für eine Wirtschaft besondere Gebühren und der Bezug derselben sollte auch in Zukunft nicht untersagt werden. Ich glaube, man werde damit einverstanden sein; aber es ist gut, wenn man es sagt, damit sich nicht später Zweifel erheben können.

Ich habe noch etwas auf dem Herzen, über das ich gerne die Meinung des Herrn Berichterstatters der Kommission vernommen hätte. Wenn nämlich das Gesetz angenommen wird, so muss für die Durchführung desselben vor allen Dingen eine grosse Anleihe gemacht werden. Nun entsteht die Frage: Sind die Inhaber der Obligationen und der Rententitel auch steuerfrei? Auf den ersten Blick könnte eine solche Frage überflüssig scheinen. Allein ich kann mir den Fall denken, dass der Bundesrat, wenn er zur Effektuierung der Anleihe schreitet und dabei das Bestreben hat, dass sie zu möglichst günstigen Bedingungen abgeschlossen werde, versucht sein könnte, gestützt auf das Gesetz den zukünftigen Gläubigern zu sagen, dass diese Obligationen, diese Rententitel steuerfrei seien. Es ist nicht unmöglich, dass das geschehe. Ich glaube zwar, die Steuerfreiheit könne nicht soweit ausgedehnt werden. Allein es schadet nichts, wenn die Frage aufgeworfen wird und man sich, wie ich annehme, darüber bestimmt negativ ausspricht.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich glaube, auf die Frage des Herrn Scheurer kurz und bündig eine Antwort geben zu können. Es existiert — und ich glaube, es sei dies ganz einzig im Kanton Bern der Fall — die Einrichtung, dass die Inhaber von Obligationen, welche von einem Institut des Kantons Bern ausgegeben worden sind, keine Steuern bezahlen müssen. Der Kanton Bern erhebt die Steuer der betreffenden Obligationen auf dem Institut — nehmen wir eine Eisenbahngesellschaft an —, auf der Bahn, welche die betreffenden Obligationen ausgegeben hat. Dieser Fall wird offenbar bei den Bundesbahnen nicht zutreffen, da wir voraussichtlich die Bundesbahnen gar nicht besteuern. Es ist deshalb selbstverständlich und es wird niemand daran zweifeln, dass die Kantone und Gemeinden berechtigt sind, die Inhaber von solchen Obligationen zu besteuern.

Ich glaube im Namen der Mehrheit der Kommission zu sprechen, wenn ich Ihnen beantrage, allerdings den Vorschlag der Herren Wirz und Reichlin abzulehnen, dagegen den Vermittlungsantrag des Herrn Muheim zu acceptieren.

Gegenüber den Herren Reichlin und Wirz ist vorerst die Frage aufzuwerfen, ob nach den im Steuerwesen allgemein geltenden Grundsätzen die Bundesbahnen überhaupt besteuert werden können. Steuern werden erstens auf dem Vermögen, mit Inbegriff des Grundeigentums, und zweitens auf dem Erwerb erhoben. Nun ist in Steuersachen eine allgemeine Regel, dass von dem Vermögen die Schulden abgezogen werden können. Dem Vermögen der Bundesbahnen stehen die Schulden gegenüber und nach dem Abzug der Schulden kann bei den Bundesbahnen von einem reinen Vermögen im eigentlichen Sinne des Wortes gar nicht mehr gesprochen werden. Das gleiche gilt auch in Bezug auf das Einkommen. Von den Erträgen der Bundesbahnen gehen die Ausgaben für den Betrieb und für die Verzinsung der Schulden ab. Erst was übrig bleibt, stellt den Reingewinn des Unternehmens vor. Nun sagen wir aber im Gesetze selbst, dass der Reingewinn wiederum im öffentlichen Interesse zu verwenden sei und es würde zur Versteuerung eigentlich nichts übrig bleiben als der Reservefonds, welchen wir anzulegen bestrebt sind. Dieser Reservefonds ist aber in den ersten Jahren so klein — er wird überhaupt erst nach 20—30 Jahren die Summe von 50 Millionen erreichen —, dass dessen Besteuerung den betreffenden Kantonen und Gemeinden nur ein ganz unbedeutendes Betreffnis ausmachen würde.

Die Herren der Minderheit hätten, wie es mir scheint, gut gethan, sich über die Grundsätze etwas mehr auszusprechen, nach welchen die Bahnen besteuert werden können. Soll der Verkehr massgebend sein? Wenn der Verkehr massgebend sein soll, würde der vierte oder fünfte Teil der Steuer von der Stadt Basel eingeheimst, die an Einnahmen der schweizerischen Bahnen eine Summe von mehr als 20 Millionen aufweist. Das werden Sie doch offenbar nicht wollen. Oder soll nach dem System des Herrn Reichlin vorgegangen werden, welcher vorschlägt, dass von den Kantonen und Gemeinden nicht mehr als Fr. 200 per Kilometer der Betriebsanlage erhoben werden können? Wo liegt denn da die Gerechtigkeit? Soll denn diejenige Gemeinde, welche an die tausend von Arbeitern und Angestellten der Bahn hat, für deren öffentliche Bedürfnisse sie aufkommen muss, nicht mehr haben, als eine Gemeinde, welche von der Bahnlinie nur durchzogen wird oder nur eine Station und wenig Angestellte hat? Das wäre der Ungerechtigkeit Thür und Thor geöffnet. Wenn man etwas hätte präzisieren wollen, so würde mir am besten das System der Nordostbahn gefallen. Die Nordostbahn entrichtet auf den Linien, welche auf Grund von Konzessionen nach dem Jahre 1872 entstanden sind, eine Steuer auf Grund der Schätzung der betreffenden Bahnhöfe und weiterer Hochbauten. Ein solches System liesse sich noch verwenden und es läge ein gewisses Princip darin. Allein ich betone noch einmal, dass es absolut nicht angeht, dass wir die Bundesbahnen schlechter halten als gegenwärtig die Privatbahnen gehalten sind. Der Vorteil ist für die betreffenden Ortschaften, welche von einer Bahn durchzogen sind, ein so grosser, dass der Nachteil, welcher durch die Gewährung der Steuerfreiheit entsteht, gar nicht in Betracht kommen kann. Vergleichen Sie doch den Zustand einer Ortschaft, die von einer Bahn durchzogen wird, mit ihrem Zustand vor dreissig, vierzig Jahren. Da ist ein himmelweiter Unterschied vorhanden. Alle Lebensverhältnisse haben sich zu

gunsten der Gegenwart verändert und das wird auch unter den Bundesbahnen der Fall sein.

Ich habe bereits angedeutet, dass ich — und gewiss die Kommission mit mir — gerne bereit bin, im Sinne der Anträge der Herren Muheim und Scheurer eine Konzession zu machen. Es ist ganz richtig — und dieser Grundsatz muss anerkannt werden —, dass die Bahngesellschaften Nebengeschäfte haben, die mit dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb nichts zu thun haben und für welche die Bahnen an die öffentlichen Lasten herangezogen werden können. Ich nenne da die Lagerhäuser. Allerdings dürfen darunter nicht solche Lagerhäuser, Güterschuppen, verstanden werden, welche zur Aufnahme und Abgabe von Waren für den Transport bestimmt sind, sondern nur solche, welche von den Bahngesellschaften zur Lagerung von Kaufmannswaren errichtet werden. Ferner wissen Sie, dass mehr und mehr die Gepflogenheit aufkommt, auf den grösseren Stationen Hotels Terminus zu errichten. Diese Hotels profitieren von der Gemeindepolizei, der Strassenbeleuchtung, der Wassereinrichtung und es ist gar nicht einzusehen, warum dieselbe nicht zur Gemeinde- und kantonalen Steuer herangezogen werden können. Was speciell die Waldungen anbelangt, von denen Herr Muheim gesprochen hat, so habe ich allerdings die Ansicht, dass dieselben, sofern sie zur Sicherung des Betriebes dienen, in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Bahnbetriebe selbst stehen und dann allerdings der Besteuerung nicht unterliegen sollen. Es lag nicht im freien Willen der Bahngesellschaft, diese Waldungen anzubauen und Sicherungsbauten zu machen, sondern dieselben waren vielmehr wegen der Sicherheit des Bahnbetriebes geradezu geboten. In weitere Details will ich mich nicht einlassen. Wie gesagt, ich glaube, dass der Antrag des Herrn Muheim billigen Anforderungen entspreche und dem Gesetz nicht zur Unzieder gereichen werde.

Auch Herr Scheurer hat einen Antrag gestellt, welcher materiell auf dasselbe hinausläuft, wie der Antrag des Herrn Muheim. Nur habe ich persönlich die Empfindung, dass der Antrag des Herrn Muheim bestimmter und klarer sei und ich für meine Person würde daher demselben den Vorzug geben.

Ich beantrage Ihnen für das zweite Lemma Zustimmung zum Antrag der Kommission, im übrigen Annahme des Vorschlages des Herrn Muheim.

**Reichlin:** Ich erlaube mir, in Bezug auf die geltend gemachten Auffassungen einige Bedenken zu äussern.

Ich halte namentlich die prinzipielle Auffassung des Herrn Kollega Scherb, welcher glaubt, es sei aus dem bisherigen Garantiesetz herzuleiten, dass auch die Bundesbahnen steuerfrei seien, nicht für richtig. Ich glaube, das Garantiesetz habe ganz andere Verhältnisse im Auge, nämlich Liegenschaften und Anstalten des Bundes, die unmittelbar dem Bundeszweck zu dienen haben. Als dieses Gesetz gemacht wurde, konnte offenbar nicht gemeint sein, dass hier die Bundesbahnen herbeigezogen werden könnten. Als wir in der Kommission diese Frage besprachen, hat auch der verehrliche Chef des Eisenbahndepartements erklärt, er habe nicht die Auffassung, dass dieses Gesetz hier massgebend

sein könne. Offenbar haben die Bundesbahnen nicht dem Bunde selbst zu dienen. Sie hängen nicht mit seiner eigentlichen Aufgabe zusammen, sondern sie dienen einem Selbstzweck, sind unabhängig von der Bundesverwaltung und verfolgen ganz andere Zwecke.

Es ist gesagt worden, die Bundesbahnen dürfen doch nicht schlimmer gehalten werden, als die Privatbahnen. Ich halte das für richtig. Allein die Privatbahnen haben nicht überall, sondern nur in einzelnen Kantonen Steuerfreiheit genossen, und auch da war es nur auf begrenzte Dauer, während wir heute ein Prinzip feststellen, das für immer gelten soll. Wenn Sie heute erklären, dass die Bundesbahnen steuerfrei seien, so wird das zur Folge haben, dass z. B. für meinen Heimatkanton, wo das Steuerprivilegium gewissen Bahnen, z. B. der N. O. B. nicht erteilt worden ist, das Recht, das er bisher ausgeübt hat, aufgehoben und ihm annähernd eine Million Steuerkapital der N. O. B. entzogen wird. Aehnlich wie im Kanton Schwyz wird es auch in andern Kantonen sein.

Im weitern ist gefragt worden, wie man sich die Steuerentrichtung vorstelle. Der Herr Referent der Kommissionsmehrheit machte darauf aufmerksam, dass die Bundesbahnen, die zunächst mit einer Milliardenschuld behaftet sein werden, offenbar kein Steuersubjekt bilden können. Nach meiner Auffassung müsste allerdings der Schuldenabzug gestattet werden und es würde daher in der ersten Zeit des Betriebes wenig zu versteuern sein. Allein wir haben ja in unserm Gesetze die Bestimmung, welche darauf hinzielt, nicht nur einen Reservefonds anzulegen, sondern die Bundesbahnen mit der Zeit zu amortisieren. Wenn einmal das Anlagekapital amortisiert und ein Reservefonds vorhanden ist, dann ist das Steuerobjekt ein ganz anderes als bei der Installation des Betriebes. Bei der Installation des Betriebes könnte das Steuerobjekt vielleicht gleich null sein, aber nach 40—50 Jahren könnte das Bild ein anderes sein. Wenn wir aber jetzt das Prinzip der Steuerfreiheit aufstellen, so gilt es für alle Zeit.

Ferner wurde gesagt, dass es unbillig wäre, wenn für die Steuererhebung die Ausdehnung der Bahn in Betracht gezogen würde, wie ich es beantragt habe. Es mag sein, dass man darüber verschiedene Ansichten haben kann. Aber ich habe nachgewiesen, dass man in andern Staaten die Steuerverhältnisse auch nach der Ausdehnung reguliert hat.

Die Mehrheit des Rates scheint sich um den Antrag des Herrn Muheim gruppieren zu wollen. Derselbe steht auf dem Boden der Konzession, welche der Kanton Uri der Gotthardbahn erteilt hat. Es war daher nahe gelegen, dass Herr Landammann Muheim dieses Bild vor Augen hatte, als er den Antrag stellte. In meinem Kanton sind die Verhältnisse anders und in andern Kantonen werden sie auch nicht gleich sein. Allein wenn der Antrag des Herrn Muheim angenommen werden sollte, so erlaube ich mir doch die Frage zu stellen, wie es sich verhalte, wenn die Milliardenschuld nicht nur auf den Bahnkörper, sondern auch auf die Annexe ausgedehnt wäre. Ich weiss nicht, ob diese Milliarde in Form von Rententiteln ausgegeben oder ob sie in der Form der bisherigen Anleihen aufgenommen wird, wo unter Umständen auch die Annexe, die Landabschnitte, Gasthäuser, Arbeiterwohnungen etc. mit hypothekiert sind. In diesem

Falle würde die Steuerpflicht, wie sie Herr Muheim im Auge hat, einen praktischen Effekt nicht haben.

Sodann ist gesagt worden, man könne streitig sein über die Auffassung, welche Objekte nicht in unmittelbarer Beziehung zur Bahn stehen. So hat der Herr Referent der Kommissionsmehrheit die Waldungen als in unmittelbarer Beziehung zu der Bahn stehend gedacht. Ein solches Waldareal könnte aber einen ganz gewaltigen Wert ausmachen. Ich weiss, dass gegenwärtig zwischen Kantonen und Eisenbahnen in dieser Beziehung Prozesse schweben, wo es sich um mehrere hundert Jucharten Wald handelt.

Ich glaube, die ganze Sache sei nicht abgeklärt, auch wenn der Antrag des Herrn Muheim angenommen wird. Ich halte aber dafür, dass derselbe prinzipiell nicht dasjenige ausdrückt, was wir nach der Auffassung, dass die kantonale Souveränität in der Steuerhoheit nicht zu beschränken sei, im Auge haben müssen. Daher würde ich mich eventuell eher dem Antrag des Herrn Wirz anschliessen, welcher die ganze Frage noch einmal an die Kommission zurückweisen will.

**Bundesrat Zemp:** Ich ergreife das Wort nicht, um in der Hauptsache die Diskussion zu verlängern. Der Gang derselben hat mich nicht überzeugt, dass der ursprünglich vom Bundesrat und dann auch von der Kommissionsmehrheit eingenommene Standpunkt ein unrichtiger sei. Grundsätzlich postulieren wir die Steuerfreiheit für die Staatsbahnen. Hierbei leiten mich vom massgebenden Standpunkt aus weniger die rechtlichen Momente, welche eruiert worden sind, als der Gesichtspunkt, dass die Staatsbahnen nicht eine Kapitalanlage des Bundes und der Betriebe derselben nicht ein Geschäft, das dem Bund Gewinn bringt, sein wollen, und dass die Vorteile und Gewinnste, die erzielt werden, mittelbar immer auch den Kantonen und Gemeinden und dem ganzen Publikum zugeführt werden.

Ich ergreife aber das Wort, um zu erklären, dass ich dem Antrag des Herrn Muheim zustimmen könnte. Herr Muheim steht grundsätzlich auf dem Boden der Kommissionsmehrheit, wie durch Herrn Hoffmann sehr richtig dargestellt worden ist und er zieht daraus die richtige Konsequenz. Er lässt zu, dass die Bundesbahnen und was dazu gehört, was notwendig im Zusammenhang mit denselben steht, steuerfrei sein sollen, dass aber die Staatsbahnverwaltung, wenn sie neben den Bundesbahnen noch andere Objekte erwirbt, nicht steuerfrei sein soll.

Es ist die Frage gestellt worden, welche Tragweite die Besteuerung von solchen Objekten haben möchte. Darüber eine genaue Erklärung abzugeben, ist dermalen wohl niemand im stande. Immerhin glaube ich die Dinge soweit zu übersehen, dass ich sagen darf, dass daraus eine bedeutende Belastung der Staatsbahnen nicht erwachsen werde. Es handelt sich ja neben den vom Herrn Referenten schon erwähnten Lagerhäusern zu kommerziellem Geschäftsbetrieb, Werkstätten zu produktiven Zwecken anderer Art als zu eigenen Bahnzwecken, Schutzwäldern, die erworben worden sind, um durch dieselben den Bahndienst zu sichern, etwa noch um Landabschnitte längs der Bahn, die an die Wärter vermietet werden, dann um Wirtschaften, wo wir aber eine Unter-

scheidung zulassen müssen. Nicht jede **Wirtschaft**, welche von einer Bahnverwaltung errichtet und verpachtet wird, ist als ein Objekt zu bezeichnen, welches nicht in notwendigem Zusammenhange mit dem Bahnbetriebe steht. Ich glaube, Sie werden zulassen, dass jede Restauration in den grossen Bahnhöfen als ein notwendiger Bestandteil des Bahnhofes und als notwendig in Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehend zu betrachten ist. Wenn dagegen die Bahnen es für nützlich halten, Bahnhof-hotels zu bauen, die ein Geschäft nebenbei bedeuten, aus welchem möglichst hohe Zinse gezogen werden, so sind das Objekte, die nach dem Antrage des Herrn Muheim der Steuer unterworfen sind. Wenn eine Bahngesellschaft eine Kraftstation teils zu eigenem Gebrauch, teils zur Abgabe an Dritte errichtet, so ist der letztere Teil der Kraftstation nach dem Antrage des Herrn Muheim jedenfalls Steuerobjekt. So ist die Sache anzusehen. Ich glaube in der That, sie sei für die Staatsbahnen finanziell nicht von grossem Belang; für die einzelnen Gemeinden und Kantone kann sie jedoch von ziemlichem Belang sein.

Herr Reichlin hat eingewendet, dass wenn der Bund die Milliardenschuld auf die Steuerobjekte legen wolle, die Kantone und Gemeinden nichts bekommen. Die Milliardenschuld — wenn man diesen Ausdruck zulassen will — ist eine Anleihe-schuld, die nicht hypothekiert ist auf diesen Wirtschaften, Landabschnitten und grossen Waldungen. Diese Grundstücke werden die Grundsteuer bezahlen. Ein Schuldenabzug fällt nur soweit in Betracht, als die betreffende Schuld auf dem Grundstück selbst hypothekiert ist. Die Gefahr, welche Herr Reichlin in Aussicht stellt, wird also nicht eintreten.

Herr Scheurer hat ganz auf dem Boden des Herrn Muheim eine neue Fassung vorgeschlagen. Er nimmt den Wortlaut aus dem Garantiegesetz herüber. Ich kann dermalen nicht übersehen, welche weitere Vergleichung da noch gemacht werden sollte und könnte. Ich will aber doch auf eines aufmerksam machen. Wenn Herr Scheurer nur die direkte Besteuerung der Staatsbahnverwaltung fern halten und die indirekten Steuerbezüge zulassen will, so wäre denkbar, dass bei der Emission eines grossen, in die Hunderte von Millionen gehenden Anleiheens der Ort, wo die Emission stattfinden würde, sich als berechtigt ansehen könnte, die Stempelsteuer zu beziehen. Ein solches Privilegium eines einzelnen Ortes, sagen wir z. B. des Sitzes der Generaldirektion, möchte ich denn doch nicht schaffen. Ich habe daher die Meinung, wir sollten die Redaktion des Herrn Scheurer noch einmal prüfen und vorläufig an dem Antrage des Herrn Muheim festhalten. Der Antrag des Herrn Muheim ist unverfänglich und klar und man wird sich hier sehr gut zu bewegen wissen.

Ich könnte also auch dem Antrag des Herrn Muheim beipflichten; aber auf alle Fälle möchte ich dem Rückweisungsantrag opponieren. Ich glaube annehmen zu dürfen, dass Herr Kellersberger auf der Rückweisung zur Eruiierung genauer Daten nicht beharren werde. Es bleibt also nur der Gesichtspunkt des Herrn Wirz zu behandeln. Herr Wirz will die Zurückweisung an die Kommission, damit sie über die Schaffung eines Aequivalents an die Kantone und Gemeinden, für welche der Steuerverzicht ausgesprochen werden soll, bessere Vorlagen bringe.

Das ist eine so allgemein gefasste Aufgabe, dass in der That noch eine nähere Erklärung nötig wäre, um zu wissen, was eigentlich damit verstanden sein will. Ich glaube, auf dem Standpunkte des Herrn Wirz sei es das richtigste, die Steuerfreiheit abzulehnen. Dann wird sich der Vollzug von selbst machen. Dann wird der Kanton, welcher eine Vermögenssteuer hat, nach dem Antrag des Herrn Reichlin Steuer beziehen, der Kanton, welcher sie nicht hat, wird keine erheben und die Gemeinde, die 5 ‰ Vermögenssteuer hat, wird 5 ‰ und die andere, die nur 1/2 ‰ Steuer hat, nur 1/2 ‰ beziehen.

Ich möchte mich also gegen die Zurückweisung, namentlich gegen diejenige an den Bundesrat, aussprechen.

**Präsident:** Ich habe zu bemerken, dass Herr Wirz erklärte, er wolle die Rückweisung, ohne Direktiven zu geben.

**Wirz:** Mein Antrag lautet dahin: «Artikel 9 wird ohne Präjudiz zur Nachprüfung aller gestellten Anträge an die Kommission zurückgewiesen».

*Abstimmung. — Votation.*

Der Ordnungsantrag des Herrn Wirz wird mit 22 gegen 14 Stimmen abgelehnt.

(Au vote, la motion d'ordre est écartée par 22 voix contre 14.)

**Präsident:** Nachdem die Ordnungsmotion abgelehnt ist, gehen wir zur Abstimmung über die verschiedenen zu Art. 9 gestellten Anträge über.

In eventueller Abstimmung unterliegt der Antrag des Herrn Scheurer gegenüber demjenigen des Herrn Muheim und sodann der eventuelle Antrag des Herrn Reichlin und Genossen gegenüber demjenigen der Kommissionsminderheit. In der definitiven Abstimmung wird der Antrag des Herrn Muheim, in Verbindung mit dem Antrage der Kommissionsmehrheit, mit grossem Mehr angenommen.

(En votation éventuelle, l'amendement de M. Muheim est préféré à celui de M. Scheurer; le texte de la minorité de la commission est préféré à l'amendement éventuel de MM. Reichlin et consorts. Puis, au vote définitif, la proposition de la majorité de la commission augmentée de l'amendement de M. Muheim est adoptée à une forte majorité.)

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Die Art. 10, 11 und 12 beschlagen das juristische Gebiet und es hat Herr Kollege Scherb die Freundlichkeit, den Sprechenden in der Berichterstattung abzulösen.

*Art. 10.*

**Scherb,** Berichterstatter der Kommission: In Art. 10 ist der Grundsatz festgestellt, dass die allgemeine Gesetzgebung in Eisenbahnsachen auch auf die Bun-

desbahnen Anwendung finden müsse. Es scheint mir, es sei selbstverständlich, dass das Transportgesetz, das Haftpflichtgesetz u. s. w. in gleicher Weise für die Bundesbahnen ausgeübt werden solle, wie gegenüber den Privatbahnen. Es ist das um so notwendiger, weil die Bundesbahnen selbständig gestellt sind und die Bundesbehörden selbst zu allem nichts zu sagen haben. Es ist darum nötig, dass in gleicher Weise wie über die Privatbahnen das Eisenbahndepartement auch die Aufsicht über die Bundesbahnen ausübt. Der Bundesrat hat dann noch vorgeschlagen, zu sagen: «soweit die Voraussetzungen hierfür bei denselben vorhanden sind». Die Kommission fand, es sei besser, diesen Zusatz zu streichen, weil es selbstverständlich ist, dass die Voraussetzungen vorhanden sein müssen, weil aber, wenn man das sagen würde, unrichtige Auffassungen entstehen könnten.

Angenommen. — (Adopté.)

*Art. 11.*

**Scherb,** Berichterstatter der Kommission: Art. 8 des Eisenbahngesetzes von 1872 schreibt vor: «Der Sitz der Gesellschaft wird jeweilen in der Konzession bestimmt.

Die Gesellschaften haben aber in jedem durch ihre Unternehmung berührten Kantone ein Domizil zu verzeigen, an welchem sie von den betreffenden Kantonsewohnern belangt werden können.

Für dingliche Klagen gilt unter Vorbehalt der vom Bunde aufzustellenden Vorschriften über Pfandrechte bei den Eisenbahnen der Gerichtsstand der gelegenen Sache».

Es muss der Sitz der Bundesbahnen im Gesetz selbst geregelt werden. Nun wird hier vorgeschlagen, dass als rechtliches Domizil der Gesellschaft der Sitz der Generaldirektion gelte, als Rechtsdomizil in der Kantonen sind die Hauptorte bestimmt. Was dann die Beschränkung der kantonalen Gerichtsbarkeit auf Fälle mit einem Streitwert von unter Fr. 3000 betrifft, so ist diese Vorschrift in Uebereinstimmung mit Art. 48, Ziffer 2 des Organisationsgesetzes über die Bundesrechtspflege.

Ich empfehle Ihnen die Annahme des Art. 11.

**M. Python:** Je voudrais retrancher de cet art. 11 la dernière phrase ainsi conçue: «Avec cette restriction que le tribunal fédéral connaît en première et dernière instance des causes dont l'objet atteint une valeur en capital d'au moins fr. 3000.»

D'après cette disposition, dès qu'une cause porterait sur une somme d'au moins fr. 3000, les autorités cantonales seraient prétéritées. Cela aurait peut-être pour avantage d'accélérer la procédure, mais j'y vois le grave inconvénient qu'en acceptant cette proposition on prétérite les institutions cantonales. En effet, pour l'instruction d'un procès les instances cantonales sont mieux placées que le tribunal fédéral qui doit envoyer un délégué au vu du rapport duquel il se prononce. Dans les instances cantonales, dans mon canton du moins, il n'y a pas qu'un juge, mais le tribunal tout entier qui assiste à l'instruction, ce qui est une garantie de plus accordée aux intéressés. Je propose donc de retrancher cette dernière phrase.

Du reste pourquoi statuer à propos de l'exploitation des chemins de fer une exception à la loi générale sur la procédure. Je ne vois pas l'utilité de cette dérogation.

**Ammann:** Die Bedenken, welche bezüglich des vierten Absatzes Herr Python geäußert hat, muss ich teilen, aber trotzdem kann ich seinem Antrag auf Streichung dieses Schlusssatzes nicht zustimmen. Denn wenn dieser Schlusssatz gestrichen wird, so findet lediglich der Art. 48 des Organisationsgesetzes über die Bundesrechtspflege Anwendung und damit wird wiederum das, was gestrichen wird, ergänzt. Ich glaube, es müsse der Ansatz von Fr. 3000 erhöht werden. Es ist richtig, dass bis anhin in Fällen, wo der Bund Beklagter war, bei einem Streitbetrag von über Fr. 3000 das Bundesgericht als einzige Instanz in Frage kommen konnte. Nun nimmt aber der Bund als Inhaber der Bahnen eine ganz andere Stellung ein, er tritt in vielfache Beziehungen zu Privaten, und es würde, wie ich glaube, eine ganz ungeheure Belastung des Bundesgerichtes eintreten, wenn Sie alle diejenigen Prozesse, bei denen der Streitwert über Fr. 3000 beträgt, ans Bundesgericht als die einzige Instanz weisen würden. Es ist z. B. bei nahezu allen Eisenbahnhaftpflichtfällen der Streitbetrag höher als Fr. 3000. Es würde nun die erstinstanzliche Untersuchung aller dieser Fälle Sache des Bundesgerichtes sein. Denken Sie einmal an die vielen Depositionen, Beweisverhandlungen, Zeugenvernahmen und Augenscheine! Es würde ein derartiges Verfahren ungeheure Kosten nach sich ziehen. Dann sind die übrigen Prozesse da, die Schadenersatzforderungen gegen die Transportanstalten, die ebenfalls zahlreich vorkommen. Man müsste beim Bundesgericht geradezu eine neue Kammer schaffen. Es ist nun allerdings richtig, dass schon bisher ziemlich viele Eisenbahnhaftpflichtfälle ans Bundesgericht weiter gezogen worden sind, aber zwischen der Weiterziehung und der diesfallsigen Beurteilung und der erstinstanzlichen und einzigen Beurteilung des Falles mit der Instruktion ist ein himmelweiter Unterschied.

Dann ist noch ein Moment, das mich bestimmt, einen Antrag einzubringen: der Kostenpunkt. Alle diese Eisenbahnhaftpflichtfälle, die bisher in den Kantonen zur Beurteilung gelangten, sollen nun, ist der Streitwert mehr als Fr. 3000, in Lausanne abgewickelt werden. Die Prozessführung würde in vielen Fällen der Kosten wegen beinahe unmöglich, denn die Kosten belaufen sich auf diesem Wege auf viele Hunderte von Franken. Es würde dadurch gegenüber dem bisherigen Zustand eine ganz unbillige Erschwerung eintreten. Darum hätte ich an meinem Ort gar keine Bedenken, von Fr. 3000 auf Fr. 20,000 zu gehen. Ich stelle diesen Antrag. Dem Publikum, den Privatleuten ist gar kein Dienst erwiesen, wenn sie bloss wegen Fr. 3000 nach Lausanne reisen und dort ihren Fall erst- und letztinstanzlich behandeln lassen müssen.

**M. Richard:** Je comprends très bien la proposition de M. Ammann. Elle cherche à réduire le plus possible le nombre des cas dans lesquels le tribunal fédéral fonctionnera comme unique instance. Mais je pense qu'au-dessus de la question d'argent, il y en

a une de principe qui est celle-ci: Voulez-vous que le citoyen suisse lésé puisse partout se faire rendre justice et qu'il ne soit pas entravé dans la revendication de son droit par une complication de compétences ou une gêne quelconque.

Il est évident que l'habitant du canton des Grisons ou de toute autre partie éloignée qui sera obligé de venir défendre ses intérêts à Lausanne devant le tribunal fédéral se trouvera dans des conditions moins favorables que ce n'est le cas aujourd'hui. Ainsi il n'y aurait plus égalité entre les différents citoyens suisses et le principe posé par la constitution fédérale serait de ce fait violé. Or y a-t-il quelque motif sérieux de pratiquer une telle entorse au principe constitutionnel, y a-t-il pour cela de sérieuses raisons, des considérations puissantes? Je ne les découvre pas.

Sans doute l'art. 48 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale dit: «Le tribunal fédéral connaît en instance unique des différends de droit civil:

1° entre la Confédération et les cantons;

2° entre corporations ou particuliers comme demandeurs et la Confédération comme défenderesse lorsque le litige atteint une valeur en capital d'au moins fr. 3000.»

La conséquence pratique de cette disposition est qu'actuellement tous les procès dirigés contre la Confédération doivent à partir de fr. 3000 être tranchés par le tribunal fédéral seul. Si cette règle n'est pas modifiée, les procès de chemins de fer y seront soumis. Que faire? déclarer que cet article de la loi sur l'organisation judiciaire ne sera pas applicable aux litiges concernant les chemins de fer fédéraux, et que le régime judiciaire existant aujourd'hui dans les cantons demeure en vigueur. Ainsi les particuliers ne seront pas obligés de se déplacer pour faire valoir leurs droits. Du reste, ne vaut-il pas mieux diminuer le nombre des instances qui encombreront le tribunal fédéral? Son fonctionnement se trouverait embarrassé par ce monopole des questions litigieuses qui méritent d'être examinées de très près. Ne pensez-vous pas d'ailleurs que pour l'administration d'une bonne justice, il n'est pas inutile de connaître les gens qui plaident de savoir quelle est leur loyauté, leur honnêteté, de se rendre compte de leur valeur morale? Il y a là un élément d'appréciation qui doit être pris en considération et éclairer le juge. Or cet élément fera défaut au tribunal fédéral qui se trouvera en présence de plaideurs le plus souvent inconnus dont il ignorera les antécédents et le degré de moralité. Croyez-vous qu'il sera mieux placé à cet égard que les tribunaux locaux? Je ne l'estime pas.

Si je prends la défense des instances cantonales menacées d'une mutilation, c'est par simple acquis de conscience, car je me doute bien du sort que vous réservez à mon voeu. Néanmoins je voudrais dire en cette occasion que vous êtes en train de porter le premier coup de pioche à l'unification du droit ni plus ni moins!

Nous avons beaucoup de peine à faire accepter ce principe de l'unification du droit par nos concitoyens; il a fallu l'établir sur des bases transactionnelles. On nous a dit en effet: Nous unifierons le droit, mais l'administration de la justice cantonale est sauvegardée, ce sont les tribunaux que vous connaissez, que vous nommez qui resteront chargés de l'application des lois. Et voici qu'avant que la maison soit construite, vous portez la main sur l'oeuvre, vous pratiquez une brèche à son principe

même! Est-ce donc là l'unification du droit promise? et cette grande oeuvre sera-t-elle frappée et menacée avant de naître? Ne nous y méprenons pas. Ce que l'on propose actuellement dans cet article nouveau de la commission, qui s'est montrée plus royaliste que le conseil fédéral, aggrave singulièrement la situation, et aboutit à un commencement de déchéance, de découronnement des juridictions cantonales.

Dorénavant les tribunaux cantonaux n'auront plus que des compétences réduites et dans un nombre considérable de procès se rapportant aux questions de chemins de fer, ils devront céder le pas au tribunal fédéral. C'est plus que l'unification du droit, ce sera l'unification de la juridiction. Est-ce là ce que vous voulez? Désirez vous que les cantons soient ainsi privés de droits importants? Dites-le. Si vous maintenez ce paragraphe de l'art. 11, je le répète, vous frappez au coeur, non seulement la loi actuelle, — ce qui ne m'affligerait pas beaucoup, — mais le projet même d'unification du droit dont j'avais espéré plus de justice.

**Wirz:** Mir hätte es besser gefallen, wenn die Frage, ob bei einem Streitwert von Fr. 3000 und darüber direkt und einzig das Bundesgericht zu entscheiden habe, den Parteien überlassen worden wäre, anstatt dass hier einfach gesagt wird, für alle diese Fälle falle die kantonale Instanz weg. Denn es handelt sich sehr häufig um Anwendung des kantonalen Rechts, des Immobiliarsachenrechts; es handelt sich sehr häufig um Streitigkeiten über Grundeigentum, über Servitute, Reallasten u. s. w. Damit bin ich durchaus einverstanden — und darin ist die Bundesverfassung massgebend —, dass alle diese Fälle ans Bundesgericht gezogen werden können; aber ich frage: ist es opportun, auch für alle jene wichtigen Fälle zum vorneherein den kantonalen Instanzenzug wegzudekretieren, wo das kantonale Recht zur Anwendung gelangt? Das Bundesgericht ist ja dann so wie so nicht an den kantonalen Vorbescheid gebunden, aber da es sich um die Anwendung manchmal komplizierten kantonalen Rechtes handelt, ist es denn doch praktisch wegleitend für das Bundesgericht, wenn ein kantonales Urteil vorliegt. Ich glaube, gerade wegen der richtigen Orientierung des Bundesgerichtes und weil es sich in sehr vielen Fällen um die Anwendung kantonalen Rechtes handelt, wäre es vom praktischen Gesichtspunkt aus angezeigt, nicht zum vornherein in allen diesen Fällen den kantonalen Instanzenzug gesetzlich wegzudekretieren. Ich möchte Ihnen das in Ergänzung des von den Herren Richard und Ammann betonten Motivs zu bedenken geben.

**Hoffmann:** Ich möchte Ihnen beantragen, diesen Artikel an die Kommission zurückzuweisen. Ich glaube, die Ausführungen des Herrn Ammann treffen durchaus zu und meine auch, es wäre eine etwas unglückliche Neuerung, wenn nun alle Prozesse, die gegen die Bundesbahnen angestrengt werden, sofern sie einen Streitwert von Fr. 3000 an betreffen, erst- und letztinstanzlich vom Bundesgericht instruiert und abgeurteilt werden müssten. Man hat auf die Haftpflichtprozesse aufmerksam gemacht, von welchen das Haftpflichtgesetz selbst sagt, dass sie in einem möglichst beschleunigten Verfahren abgeur-

teilt werden müssen. Wenn Sie nun diese Prozesse an das Bundesgericht als einzige Instanz verweisen, so ist das allerdings das Gegenteil eines möglichst beschleunigten Verfahrens. Es weiss ja jeder Anwalt, dass diejenigen Prozesse, die vor Bundesgericht instruiert werden, eine sehr lange Lebensdauer haben. Dazu kommt die Frage der Kosten, welche selbstverständlich gerade für diejenigen Gegenden, die etwas weit von Lausanne weg sind, Dimensionen annehmen, die mit dem Streitwert in keinem Verhältnis stehen. Das gleiche, was bezüglich der Haftpflichtprozesse zu sagen ist, ist auch vom Reklamationswesen, von den Streitigkeiten über Reklamationen aus den Transportverträgen, zu sagen. Diese Streitigkeiten betreffen in den meisten Fällen, da sie gerichtlich werden, einen ziemlich hochgehenden Betrag. Wenn Sie nun auch alle diese Fälle vor das Bundesgericht ziehen, so ist damit dem Publikum schlecht gedient. Es giebt dann, wie Herr Ständerat Wirz ausgeführt hat, bei den Bahnen eine Reihe von Fragen, wo es ausserordentlich wünschbar ist, dass sich der Richter an Ort und Stelle durch Augenschein über die Verhältnisse orientiert, also servitutarische Fragen u. s. w. Wir haben nun beim Bundesgericht die Einrichtung, dass hier bloss der Instruktionsrichter, in wenigen Fällen vielleicht zwei Mitglieder des Bundesgerichts die Lokalität beaugenscheinigen, während alle andern Richter darauf abstellen müssen, was der Instruktionsrichter ihnen mitteilt. Bei den kantonalen Instanzen dagegen besteht die Möglichkeit, Plenar-Augenscheine anzuordnen. So würden wir mit dem vorgeschlagenen Art. 11 nach allen Richtungen hin entschieden schlechter fahren. Nun gefällt mir aber auch der Antrag des Herrn Kollega Ammann nicht, denn mit der blossen Erhöhung der Summe von Fr. 3000 auf Fr. 10,000 oder Fr. 20,000 ist es natürlich nicht gethan, da gerade diejenige Kategorie, welche ich zuletzt angeführt habe, die Kategorie der Fälle, bei denen es auf die Kenntnis der Lokalität ankommt, damit in keine bessere Situation gebracht wird. Es bieten sich zwei Auswege, um aus der Schwierigkeit herauszukommen. Entweder muss man die Instanz des Bundesgerichtes als einzige Instanz nur fakultativ machen, d. h. nur in denjenigen Fällen, wo die Parteien damit einverstanden sind, das Bundesgericht als einzige Instanz wählen, oder aber es muss eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach im Gegensatz zum Art. 48 des Organisationsgesetzes über die Bundesrechtspflege, der dem Bund die Garantie giebt, dass er nur vor Bundesgericht belangt werden kann, die Bundesbahnen den ganz gewöhnlichen Rechtsnormen unterstellt werden.

Ich erlaube mir deshalb, die Rückweisung an die Kommission zu beantragen und zwar die unpräjudizierte Rückweisung.

**Bundesrat Zemp:** Ich glaube, wenn Sie den Antrag des Herrn Python annehmen und den Schluss des Artikels fallen lassen, so ist die nämliche Rechtsordnung hergestellt, welche nach der Auffassung der Herren Hoffmann, Ammann und anderer als die bisherige bezeichnet werden muss. Gegenwärtig hat jede Eisenbahngesellschaft an ihrem Hauptsitz Antwort vor dem Richter zu geben. Sie hat aber überdies die Verpflichtung, in jedem Kanton ein Domizil zu verzeigen, wo sie von den Kantonsewohnern

belangt werden kann. Das ist, wie Sie sehen, in das Alinea 1 und 2 des Artikels 11 hinübergenommen. Sodann gilt auch jetzt nach dem Eisenbahngesetz der Satz, dass der Gerichtsstand der gelegenen Sache massgebend ist. Das ist eine weitere Kompletierung und im letzten Alinea würde nun nur noch gesagt, dass die Staatsbahnverwaltung in civilrechtlichen Streitigkeiten genau so wie jede andere Rechtsperson dem kantonalen und eidgenössischen Recht unterworfen ist. In Bezug auf die Weiterziehung ans Bundesgericht gilt dann eben das, was Regel ist im Gesetz über die Bundesrechtspflege. Wenn es sich um die Anwendung eines eidgenössischen Gesetzes handelt, so haben wir die Appellation bei einem Streitwert von Fr. 2000. Und bei einem Streitwert von Fr. 3000 und mehr können die Parteien, wenn sie einig sind, den Handel schon von Anfang an beim Bundesgericht anhängig machen.

Nur die Beschränkung im Kommissionsantrag ist etwas Neues; streichen Sie dieselbe, so verbleibt es beim heutigen Rechtszustand und dann ist geholfen. Ich könnte also dem Antrag Python auf Streichung zustimmen. Nehmen Sie denselben an, so ist keine Rückweisung mehr nötig.

**Ammann:** Ich kann mich mit dem Antrag des Herrn Hoffmann auf Rückweisung sehr wohl einverstanden erklären. Ich lege durchaus kein Gewicht darauf, dass man den Weg betritt, dass der Betrag erhöht wird, sondern kann mich auch mit einer andern Lösung einverstanden erklären. Meine Absicht gieng lediglich dahin, den Antrag des Herrn Python zu bekämpfen, der den Schlusssatz einfach streichen wollte. Herr Python selbst ist auch der Ansicht, dass es mit der Streichung des Schlusssatzes nicht gethan ist. Ich wiederhole, dass, wenn einfach dieser Satz gestrichen wird, dann eben der Art. 48 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege Anwendung findet, und dass so das, was man durch die Streichung verhindern will, wieder hergestellt wird. Und das wollte ich verhüten.

**M. Richard:** Je propose de supprimer la dernière partie du quatrième paragraphe: «avec cette restriction que le tribunal fédéral connaît en première et dernière instance des causes dont l'objet atteint une valeur en capital d'au moins 3000 francs» et de la remplacer par ces mots: «L'art. 48, paragraphe second de la loi du 22 mars 1893 sur l'organisation judiciaire fédérale, ne leur est pas applicable».

Cette disposition déterminerait exactement le for des procès futurs et supprimerait toute chance de conflits de compétence entre les tribunaux cantonaux et le tribunal fédéral.

**Bundesrat Zemp:** Dieser Antrag ist nicht annehmbar. Der Art. 48 setzt noch ein anderes Streitverhältnis voraus, das auch behandelt werden muss. Es heisst im Art. 48: «Das Bundesgericht beurteilt als einzige Instanz civilrechtliche Streitigkeiten zwischen dem Bunde und den Kantonen». Mit der Annahme des Antrages des Herrn Richard würde nun auch derjenige Streit, welcher etwa zwischen einer Kantonsregierung und dem Bund in Bezug auf

die Staatsbahnverwaltung entstehen würde, nicht mehr dem Bundesgericht zugewiesen. Wer soll dann urteilen? Ich glaube, in dieser Fassung sei der Antrag des Herrn Richard nicht annehmbar und es scheint mir nun doch entgegen meiner vorhin geäußerten Ansicht, es sei am richtigsten, den Artikel nochmals zurückzuweisen, damit diese Verhältnisse noch genauer geprüft werden können.

**Isler:** Ich bin mit der Rückweisung ebenfalls einverstanden. Dabei mache ich die Kommission noch auf einen sehr wesentlichen Umstand aufmerksam, nämlich darauf, dass die Bundesverfassung die direkte Instruktion des Prozesses beim Bundesgericht garantiert, sofern der Bund Kläger oder Beklagter ist. Der Streitwert ist in der Verfassung nicht angegeben, aber dieser Gerichtsstand ist angegeben in Art. 110, Ziffer 2. Daran werden wir uns also zu halten haben und ich stelle mir vor, wir kommen darüber nur hinweg, wenn wir den Bundesbahnen — es war ja schon einmal davon die Rede, aber es sollte präziser geschehen — eine selbständige juristische Person verschaffen. Wir haben seiner Zeit im Projekt der Bundesbank dasselbe gethan, warum soll es nicht auch bei den Bundesbahnen geschehen? Die Frage ist schon wiederholt und gerade vom Bundesgericht entschieden worden, ob, wenn ein Kanton ein Institut besitzt, z. B. eine Bank, dann der Art. 110, Ziffer 2 der Bundesverfassung Anwendung finde. Da sagte das Bundesgericht: wenn es sich nicht um eine blosser statio fisci, sondern um eine wirkliche juristische Persönlichkeit handelt, obschon der Kanton ihr Träger ist, so findet der Artikel nicht Anwendung. So können wir unser konstitutionelles und juristisches Gewissen salvieren und auf der andern Seite die ganz begründete Kritik, die man heute gehört hat, dass es unmöglich sei, alle diese Dinge ans Bundesgericht zu weisen, berücksichtigen. Das Bundesgericht würde sich übrigens wahrscheinlich dafür bedanken. Wir dürfen den Charakter unseres Bundesgerichtes als einer über den untern Gerichten stehenden Behörde nicht alterieren. Es giebt ja Fälle, die man dem höchsten Gerichtshof zuweisen muss, aber diese Fälle sollen Ausnahmen sein, sonst macht man den höchsten Gerichtshof zu einem gewöhnlichen Gericht und das hat seine Schattenseiten für die Thätigkeit der Richter und die Autorität des Gerichts. Das Bundesgericht befindet sich mit den Fällen, die es selber zu instruieren hat, jetzt schon in Verlegenheit und jeder Anwalt macht gelegentlich die sehr unangenehme Wahrnehmung, dass das Bundesgericht in seiner Organisation hiezu eigentlich gar nicht taugt und dass es daher viel zu langsam geht. Wir müssen überhaupt, je mehr wir dem Bundesgericht zuweisen, um so mehr darauf bedacht sein, dass wir kein Reichskammergericht bekommen, wie es einmal da gewesen, wo die Prozesse so und so manches Jahrzehnt liegen blieben. Dazu könnten wir nachgerade kommen, wenn wir solche Experimente ausführen wollen. Ich bitte also die Kommission, insbesondere auch die konstitutionelle Seite der Frage sehr ins Auge zu fassen, denn ohne die Respektierung der Verfassung können wir nichts thun.

**Scherb, Berichterstatter der Kommission:** Ich nehme an, die Sache könne nicht anders gelöst



werden, als dass die Kommission nochmals über dieselbe berät und mache deshalb keine Einwendung gegen den Rückweisungsantrag.

**Wirz:** Nur ein Wort! Ich stehe ganz auf dem Boden des Herrn Isler. Es lässt sich die Verlegenheit wegen der Bundesverfassung nicht anders überbrücken. Aber Sie kommen dann doch in sehr verschiedene Widersprüche hinein. Soeben haben Sie gesagt, der eigentliche Bahnbetrieb dürfe nicht besteuert werden. Sie haben beschlossen, der Bund verzichte gegenüber den Bundesbahnen auf jegliche Konzessionsgebühr. Sie kommen nach dem vorwürfigen Artikel 11 unmittelbar zu Artikel 12 und dieser lautet: «Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen sind Bundesbeamte und unterstehen der für letztere geltenden Gesetzgebung». Sie kommen dann zu Art. 13 und 14, wo Sie die wichtigsten Kompetenzen in der Hand der Bundesbehörden konzentrieren und wo Sie das Wahlrecht für die Mehr-

heit des Verwaltungsrates in die Hand der Bundesversammlung und des Bundesrates legen. Wie können Sie sagen, das sei nicht ein eigentliches Bundesinstitut? Um nicht mit der Verfassung in Widerspruch zu kommen und sich auch sonst nicht in logische Widersprüche zu verwickeln, ist die Rückweisung an die Kommission in That und Wahrheit sehr notwendig.

Abstimmung. — *Votation.*

Der Rat beschliesst mit grosser Mehrheit die Rückweisung des Art. 11 an die Kommission.

(Par une forte majorité, le conseil décide le renvoi de l'art. 11 à la commission.)

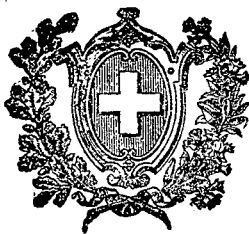
Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.06.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	521-540
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 804

Amtliches  
stenographisches Bulletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 28

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 25. Juni 1897, nachmittags 4 Uhr. — Séance du 25 juin 1897, à 4 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Herr Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

#### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Detailberatung. — *Discussion article par article.*

(Siehe Seite 521 hievor. — Voir page 521 ci-devant.)

**M. Python:** Avant d'aborder la discussion de l'art. 12, je voudrais proposer un nouvel article ayant trait aux tarifs. Je ne sais si c'est ici sa place, il appartient à la partie générale, peut-être vaudrait-il mieux le mettre après les art. 2 ou 3. Quoiqu'il en soit, s'il est accepté, nous rechercherons l'endroit où l'on pourra l'introduire.

D'après le projet les tarifs sont élaborés par la direction générale, elle en détermine les chiffres. C'est le conseil d'administration qui fixe les règles générales suivant lesquelles les tarifs sont appliqués; tarifs de zones, tarifs différentiels, etc. Ni le conseil fédéral, ni les chambres n'ont à intervenir dans la question des tarifs, l'administration des chemins de fer sera libre dans ce domaine si important.

C'est dans le désir de donner des garanties au public, que je propose un article nouveau qui a pour but de décider que les chemins de fer fédéraux seront tenus d'appliquer sur tout le réseau, les tarifs normaux les plus bas qui existent maintenant dans les compagnies suisses et ne pourront pas les hausser sans une loi fédérale.

Je crois que cette garantie peut être accordée au public; le message dit que l'un des buts principaux de la nationalisation des chemins de fer, c'est de réduire les tarifs. Il faut donc que le public ait une garantie, or si la question de la tarification est entièrement abandonnée, à l'administration des chemins de fer, le public sera livré aux caprices des directeurs.

C'est pour cela que je propose un article ainsi conçu: Les chemins de fer fédéraux ne peuvent hausser et doivent appliquer sur leur réseau, comme maximum les tarifs normaux les plus bas

admis actuellement par chacune des compagnies soumises au rachat.

Aucune élévation des tarifs ne pourra avoir lieu sans en faire l'objet d'une loi fédérale.

**Präsident:** Ich möchte Herrn Python anfragen, wo er den von ihm beantragten Artikel placieren möchte.

**Python:** Je pensais qu'il convenait de discuter de suite cet article qui n'a pas encore sa place déterminée. Si le conseil ne l'accepte pas du reste, il est inutile de se préoccuper de la place que je lui conviens, si par contre, on lui fait bon accueil, il sera facile de le mettre à l'endroit convenable.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Wenn Sie auf die Intentionen des Herrn Python eintreten wollen, so muss dieser Artikel bei den allgemeinen Dispositionen des Gesetzes untergebracht werden, also bei dem Kapitel, welches in der Beratung von heute Morgen seinen Abschluss gefunden hat.

Ich erlaube mir, sofort materiell auf diesen Artikel einzutreten.

Aus der Botschaft des Bundesrates geht hervor, dass man absolut nicht beabsichtigt, die Tarife zu erhöhen. Wie Sie der Botschaft des Bundesrates und den Ausführungen des Herrn Vorstehers des Eisenbahndepartements haben entnehmen können, geht die Tendenz dahin, in der Folge im Personen- und im Güterverkehr die niedrigsten Ansätze, welche gegen-

wärtig bei den Privatbahnen existieren, einzuführen. Ich habe mich in meinem Referat über das Eintreten mit Absicht nicht über die Tarifffrage verbreitet, weil ich nicht Hoffnungen wecken wollte, welche dann vielleicht doch nicht realisiert werden könnten. Sie haben aus der Botschaft des Bundesrates ersehen, dass selbst kleine Ermässigungen auf den Personen- und Gütertarifen sofort eine Mindereinnahme von mehreren Millionen für das grosse schweizerische Eisenbahnnetz zur Folge haben.

Herr Python verlangt allerdings nicht, dass sofort Ermässigungen eingeführt werden, sondern er verlangt nur die Erhaltung des Bestehenden. Ich persönlich stehe diesem Antrag nicht ablehnend gegenüber. Nur glaube ich, derselbe sollte modifiziert werden. In der allgemeinen Form, in der er gestellt ist, wäre er sehr gefährlich. Ich mache darauf aufmerksam, dass wir namentlich seit der Eröffnung der Gotthardbahn und der Aarbergbahn mit den benachbarten fremden Eisenbahngesellschaften internationale Vereinbarungen haben und dass unsere einheimischen Eisenbahngesellschaften da z. B. für den Materialtransport Taxen eingegangen sind, welche ausserordentlich gering sind. Dermalen kommen die Transportkosten für einen Wagen Kohlen von Basel nach Rotkreuz — es sind über 100 km — billiger zu stehen als für einen Wagen Kohlen von Basel nach Olten, wo doch nur eine Entfernung von 40 km in Betracht kommt. Es existieren internationale Tarife für den Transport von Brettern von Oesterreich nach Frankreich mit ausserordentlich geringen Ansätzen. Der Transport von Brettern nach Zürich, Aarau oder Olten kommt nicht billiger zu stehen als der Transport derselben im internationalen Transit nach Genf. Es ist nun möglich, dass, wenn einmal sämtliche Bahnen in einer Hand vereinigt sind, die Notwendigkeit, die Tarife im internationalen Verkehr so sehr zu ermässigen, nicht mehr vorhanden ist.

Auf der andern Seite anerkenne ich voll und ganz, dass unserer Bevölkerung eine gewisse Garantie gegeben werden soll, dass die Bundesbahnen wenigstens nicht höhere Taxen aufstellen als diejenigen, welche in den Konzessionen vorgesehen sind. Im allgemeinen werden in der Schweiz diejenigen Taxen appliziert, welche auf die Konzessionen gegründet sind. Ich glaube deshalb, der Antrag des Herrn Python sollte in diesem Sinne modifiziert werden, indem man sagen würde, dass die Transporttaxen der Bundesbahnen unter keinen Umständen über die in den Konzessionen der zurückzukaufenden Bahnen vorgesehenen Ansätze erhöht werden dürfen. Das hat zur Folge, dass das schweizerische Publikum im internen Verkehr nicht schlechter behandelt werden wird als unter dem alten Regime, dass wir aber in Bezug auf den internationalen Verkehr, wo billige Taxen haben zugestanden werden müssen, freie Hand haben. Denn es ist selbstverständlich, dass, wenn wir im internationalen Verkehr höhere Taxen einführen können, dies unserm Land zu gute kommen wird. Wir würden deshalb nicht gut thun, wenn wir sagen würden, dass wir unter Umständen unter diese internationalen Taxen gehen dürfen.

Im Princip bin ich mit Herrn Python vollständig einverstanden. Ich möchte seinen Antrag nur im ange deuteten Sinne modifizieren und sagen: «Die Transporttaxen der Bundesbahnen dürfen unter keinen Umständen über die in den Konzessionen der zurückkaufenden Bahnen festgesetzten Ansätze erhöht

werden». Ich weiss nicht, ob sich Herr Python mit dieser Modifikation einverstanden erklären kann.

**Bundesrat Zemp:** Ich möchte vorschlagen, dass der Antrag des Herrn Python heute nicht behandelt werde, sondern ich möchte Ihnen empfehlen, denselben in Druck legen zu lassen und in einer der nächsten Sitzungen zu behandeln.

Ich bin ganz der Meinung des Herrn Berichterstatters der Kommission, dass für die Staatsbahnverwaltung eine der ersten Aufgaben sein wird, die Vereinheitlichung der Tarife anzustreben. Bei dieser Operation wird sich sofort auch das andere Bedürfnis einstellen, eine dannzumal angemessen erscheinende Reduktion der Tarife vorzunehmen. Dabei wird es aber sein Verbleiben haben. Eine der schwierigsten aber auch der verdienstlichsten Aufgaben der Staatsbahnverwaltung wird sein, die Tarifreform überhaupt im grossen und ganzen anzustreben. Das ist aber eine Sache, die wir nicht heute schon durch einen Satz, der flüchtig hingeworfen und ins Gesetz aufgenommen wird, präjudizieren wollen. Das ist eine Aufgabe, die lange Studien und die Mitwirkung der bewährtesten Fachmänner erheischt.

Ich möchte nicht sagen, dass wir heute schon den Antrag des Herrn Python ablehnen sollen, aber es ist doch nötig, dass wir denselben etwas er dauern.

Ich beantrage also, heute den Antrag des Herrn Python nicht zu behandeln.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich schliesse mich dem Antrag des Herrn Bundesrat Zemp in dem Sinne an, dass der Antrag des Herrn Python von der Kommission noch näher untersucht werde. Wir werden Ihnen dann im Laufe der nächsten Woche unsere Entscheidung mitteilen.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Der Rat beschliesst mit Mehrheit die Rückweisung des Antrages des Herrn Python an die Kommission.

(La proposition de M. Python est renvoyée à la commission.)

### Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

#### *Art. 12.*

**Scherb, Berichterstatter der Kommission:** In Art. 12 wird festgesetzt, dass die Verwaltung der Bundesbahnen eine besondere Abteilung der Bundesverwaltung bilde. Damit ist dem heute von Herrn Isler geäusserten Bedenken Rechnung getragen. Denn mit dem Art. 12 in Verbindung mit Art. 1 ist festgestellt, dass die Bundesbahnen als besondere Abteilung der Bundesverwaltung eine eigene juristische Persönlichkeit haben.

Die Kommission beantragt, im Art. 12 ein zweites Lemma aufzunehmen, welches sagt, dass die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Bundesbeamte

seien und der für letztere geltenden Gesetzgebung unterstehen. Hier wird noch das Verhältnis der Beamten und Angestellten zur Bundesbahnverwaltung festgesetzt. Dieses Verhältnis wird nicht durch den Dienstvertrag im Sinne des Obligationenrechtes geregelt, es wird nicht durch das Privatrecht, sondern durch das öffentliche Recht beherrscht. Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen sollen Bundesbeamte und Angestellte sein. Sie werden auf eine bestimmte Amtsdauer gewählt; sie sind dem Verantwortlichkeitsgesetz der eidgenössischen Beamten unterstellt; ihre Pflichtverletzungen werden nach Anlehnung des Bundesstrafrechtes behandelt. Dies scheint selbstverständlich zu sein. Allein die Kommission glaubte, es sei nicht überflüssig, dies ausdrücklich zu sagen, um die Pflichtstellung der Eisenbahner beim Staatsbetrieb hervorzuheben. Jeder dieser Angestellten und Beamten soll sich bewusst sein, dass er im öffentlichen Dienste steht und deshalb seine besonderen Pflichten habe.

Ich glaube, dass diese Auffassung auch diejenigen beruhigen könnte, die den Streik befürchten. Es ist klar, dass bei den Bundesbahnen vereinzelt Arbeits-einstellungen keine Bedeutung haben. Ein wirksamer Streik bei den Bundesbahnen ist nur als Generalstreik auf dem ganzen Gebiet denkbar, das ist dann aber nicht mehr ein Streik zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer — man kann da nicht von Vertragsbruch reden — sondern eine absichtliche Pflichtverletzung der Beamten in ihrer Eigenschaft als Bundesbeamte. Es ist ein Auflehnen gegen das Gesetz, das vom Volke festgesetzt ist, es ist ein Auflehnen gegen den Gesamtwillen der Nation. So stellt sich dann der Streik dar als eine politische Aktion, als eine Revolution. Es ist das etwas ganz anderes, als diejenigen Streiks, welche wir bis jetzt hatten und bei denen die öffentliche Meinung immer ein wenig auf Seite der Streikenden war. Man hatte da immer etwas Schadenfreude. Hier hat der Streik einen ganz andern Charakter und ich glaube, wir haben so den Streik auch verhütet. Ein Streik kommt ja nicht von heute auf morgen, sondern die Forderungen der Beamten und Angestellten werden bekannt. Man wird darüber reden. Ist die öffentliche Meinung damit einverstanden, so wird die Sache bald ihr Ende haben. Man wird dann eben diesen Forderungen, wenn man sie billig und gerecht findet, entgegenkommen. Ist die öffentliche Meinung dagegen, so wird eine solche Streikbewegung nach meiner Ansicht von sehr kurzer Dauer sein. Denn ein solcher Streik ist nur dann möglich, wenn er von der öffentlichen Meinung getragen ist. Und hier haben wir den Fall, dass die öffentliche Meinung sich zum Volkswillen ausgebildet hat und den Streik auch sofort entscheidet. Wenn die Mehrheit des Volkes findet, die Eisenbahner haben mit ihren Forderungen nicht Recht, so wird die Sache bald beendet sein. Ich bin der Ansicht, dass, wenn die Eisenbahner den Charakter von Bundesbeamten haben und man im weitern berücksichtigt, dass in allen diesen Fragen schliesslich die Bundesversammlung und in letzter Linie das Volk entscheidet, wir uns vor der Streikgefahr nicht zu fürchten haben.

Ich beantrage Ihnen Annahme des Zusatzes der Kommission.

**M. Python:** Je ne suis pas contre l'art. 12, au contraire, dès l'instant où vous voulez que les

fonctionnaires et employés des chemins de fer soient soumis aux lois qui régissent les fonctionnaires fédéraux, particulièrement en cas de grève, il fallait l'indiquer dans la loi. Je me demande seulement si cet article est à sa place et s'il ne devrait pas être joint aux dispositions de l'art. 40 où les obligations des fonctionnaires, les conditions de leur engagement, de leur révocation, leurs traitements, etc., sont fixés. Je crois que cet article devrait prendre place à cet endroit, il est isolé là où il est.

**Scherb,** Berichterstatter der Kommission: Man hat auch in der Kommission darüber gesprochen. Es ist natürlich schliesslich gleich, wo der Zusatz Aufnahme finde. Aber die Mehrheit der Kommission hielt dafür, es sei am passendsten, dass man da, wo man feststelle, dass die Verwaltung der Bundesbahnen eine Abteilung der Bundesverwaltung bilde, sage, dass die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Bundesbeamte seien. Wie gesagt, eine grosse Frage ist es nicht, wo dieser Zusatz untergebracht werde, sondern die Hauptsache ist, dass er überhaupt aufgenommen werde.

#### Abstimmung. — Votation.

Mit 21 gegen 6 Stimmen wird der Antrag des Herrn Python verworfen und der Antrag der Kommission angenommen.

(Par 21 voix contre 6, la proposition de M. Python est rejetée. L'article 12 est adopté tel qu'il a été rédigé par la commission.)

#### Oberleitung der Verwaltung.

##### Art. 13 A.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Der Art. 13 handelt von der Oberleitung der Verwaltung durch die Bundesbehörden. Dem Nationalrat und Ständerat steht laut Bundesverfassung die Prüfung und Abnahme des Geschäftsberichtes für die gesamte Bundesverwaltung zu. Für die Bundesbahnen als den wichtigsten Zweig der Bundesverwaltung darf selbstverständlich keine Ausnahme gemacht werden. Nur soll die politische Behörde sowenig als möglich in das direkte Getriebe der Verwaltung eingreifen. Die Rolle der Bundesversammlung beschränkt sich daher auf:

«1. Die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;

2. die Beschlussfassung betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien, unter Vorbehalt des Referendums;

3. die Wahl von 11 Mitgliedern des Verwaltungsrates; diese Wahl wird von der vereinigten Bundesversammlung getroffen.»

Ich glaube, es sei besser, wenn wir uns erst bei lit. B auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrates eingehender einlassen.

**Blumer** (Glarus): Der zweite Teil dieses Gesetzes ist der wichtigste und die richtige Lösung

desselben bedingt, ob im Falle der Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen die vom Bunde übernommene Aufgabe befriedigend gelöst werden kann oder nicht. Wenn ich mir erlaube, über diese Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen meine Ansicht auszusprechen, so geschieht es vom Standpunkte des Industriellen und des Kaufmannes aus. Der Betrieb von Eisenbahnen ist eine Geschäftssache, resp. eine Industrie und es muss demnach auch die Organisation wie in einem industriellen Geschäft eingerichtet sein. Es wird beim Betrieb einer Eisenbahn gebaut, repariert, gekauft, verkauft, es wird fabriziert, kurzum es ist ein Industriegetriebe im grossen Stil und dementsprechend muss die Organisation gestaltet werden.

In erster Linie müssen in der Direktion und Verwaltung Leute vom Fach thätig sein, die neben grosser Arbeitskraft, Umsicht und Energie ihrer Verantwortlichkeit bewusst sind. Ich weiss, dass es keine leichte Aufgabe für den Bundesrat und die Kommission war, diese Organisation in der Weise zu gestalten, dass nur das wirkliche Interesse eines rationellen Betriebes im Auge behalten werden konnte. Man musste Rücksichten nehmen auf den Bund, auf die Kantone, auf lokale Interessen und dadurch eine Organisation schaffen, die meiner Ansicht nach nichts weniger als eine glückliche, rationale zu nennen ist. Anstatt diese Organisation von unten nach oben zu ordnen und einheitlich, ineinandergreifend zu gestalten, musste man das Gegenteil thun, wollte man alle Parteien befriedigen, und so wurde durch allerlei Rücksichten ein System geschaffen, das nicht zu einer guten Lösung führen kann.

Ich bin ja schliesslich damit einverstanden, dass man den Versuch machen soll, die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen soviel immer möglich von der sogenannten Bureaukratie und ganz besonders von politischen Einflüssen frei zu machen, d. h. den Weg der Decentralisation einzuschlagen. Dieser darf aber nicht soweit gehen, dass die Verwaltung und der Betrieb darunter leidet und durch gegenseitige Reibungen das ganze Unternehmen nicht gedeihen kann.

Sehen wir uns den Entwurf über die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen etwas näher an. Als Organe für die gesamte Verwaltung finden wir in diesem Entwurf: 1. die Bundesversammlung; 2. den Bundesrat; 3. den Eisenbahnrat; 4. den Verwaltungsrat; 5. die Generaldirektion; 6. die Kreisdirektionen. Alle sechs Organe bilden Wahlkörper und als siebenter kommt noch das Schweizervolk, das die Mitglieder des Eisenbahnrates zu wählen hat.

Man glaubt durch diese sieben Wahlkörper die Politik fern halten zu können, während meiner Ansicht nach gerade das Gegenteil eintreffen wird. Nehmen wir nur ein Beispiel, wie die Bundesversammlung die 11 Mitglieder des Verwaltungsrates wählen wird. Da wird man der radikalen Gruppe sechs, den Konservativen drei, den Liberalen (Centrum) ein und der socialpolitischen Gruppe ein Mitglied zuscheiden. Der Bundesrat wird ebenfalls nach dieser Schablone wählen und ebenso der Eisenbahnrat. Da haben wir dann einen Verwaltungsrat, der in grosser Mehrheit aus Politikern zusammengesetzt sein wird. Ob bei den Wahlen der General- und

Kreisdirektoren nicht auch die Politik hineinspielen wird, das muss die Zeit lehren.

Mit der Ausscheidung der Kompetenzen geht es nicht besser. Es ist ein Durcheinander, dass man Mühe haben wird, sie herauszufinden.

Will man wirklich decentralisieren, so geht meine Ansicht dahin, dass man für den ersten Versuch ganz einfach die bestehende Organisation im grossen und ganzen nicht ändern sollte. Erstens sollten die fünf Kreisdirektionen St. Gallen, Zürich, Luzern, Basel und Lausanne beibehalten werden, ebenso 2. die fünf Verwaltungsräte an der Spitze der Kreisdirektionen. Weiter kämen in Betracht: 3. ein Eisenbahnrat, bestehend aus den Mitgliedern der fünf Verwaltungsräte und den Kreisdirektionspräsidenten, 4. der Bundesrat, resp. das bestehende Eisenbahndepartement, 5. die Bundesversammlung. Man wird die Kompetenzen eines jeden dieser fünf Organe leicht regeln können, indem man soviel als möglich nach Muster der jetzigen Eisenbahnverwaltungen vorgehen wird. Die Wahl der Verwaltungsräte der Bahnkreise geschieht in der Weise, dass sie von denjenigen Kantonen nach Massgabe des Verkehrs gewählt werden, in welchen die Bahnen circulieren.

Im grossen und ganzen stelle ich mir die Organisation folgendermassen vor:

Die Aufgaben des Bundesrates, der Bundesversammlung und des Eisenbahnrates werden ungefähr sein:

A. Der Bundesversammlung:

1. Genehmigung des Budget;
2. Genehmigung der Rechnung und des Geschäftsberichtes;
3. Beschlussfassung betreffend die Verwendung des Reinertrages;
4. Erlass von Gesetzen.

B. Des Bundesrates:

1. Die Oberaufsicht über die Bundesbahnen;
2. Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetz;
3. Wahl der Kontrollbeamten;
4. Wahl des Präsidenten und Vicepräsidenten des Eisenbahnrates (auf Vorschlag);
5. Wahl der Präsidenten und Vicepräsidenten der Verwaltungsräte (auf Vorschlag);
6. Aufstellung des Budget;
7. Vorlagen an die Räte: a. Jahresrechnung, b. Geschäftsbericht;
8. Ausübung der gleichen Befugnisse, die dem Bundesrat den Privatbahnen gegenüber zustehen, soweit die Voraussetzungen hierfür bei den Bundesbahnen vorhanden sind;
9. Alle Befugnisse und Verfügungen, welche nicht durch dieses Gesetz dem Eisenbahnrate, den Verwaltungsräten oder den Kreisdirektionen zugeschrieben sind.

C. Der Eisenbahnrat.

1. Der Eisenbahnrat besteht aus den Mitgliedern der fünf Verwaltungsräte und den fünf Direktionspräsidenten.
2. Die Amtsdauer beträgt drei Jahre.
3. Kompetenzen und
4. Aufgaben des Eisenbahnrates werden geregelt, wie sie im Entwurf der Generaldirektion, dem Eisenbahnrat und Verwaltungsrat zugeschrieben sind.

5. Die Zuteilung derjenigen Eisenbahnbeamten, welche die Kreisdirektionen zu verwalten haben.

**D. Die Verwaltungsräte.**

1. Jedem Bundesbahnkreis steht ein Verwaltungsrat von mindestens 7 Mitgliedern vor.
2. Diese Verwaltungsräte werden von den Kantonen gewählt und es bleibt diesen die Wahlart überlassen.
3. Amtsdauer und
4. Kompetenzen sind im Gesetz näher festzusetzen.

**Kreise und Kreisdirektionen.**

1. Jedem Bundesbahnkreis stehen wenigstens drei, höchstens fünf Kreisdirektoren vor.
2. Deren Amtsdauer beträgt 6 Jahre.
3. Wahlart. (Eisenbahnrat oder Verwaltungsräte).
4. Kompetenzen sind im Gesetz näher zu bestimmen.

**Wahlart der Verwaltungsräte.**

**I. Kreis: St. Gallen. (V. S. B.)**

St. Gallen	wählt	3 Mitglieder
Appenzell I. Rh.	„	1 „
Appenzell A. Rh.	„	1 „
Graubünden	„	2 „
Glarus	„	1 „
Zürich	„	1 „
Total 9 Mitglieder		

**II. Kreis: Zürich. (N. O. B.)**

Zürich	wählt	4 Mitglieder
Thurgau	„	2 „
Schaffhausen	„	2 „
Aargau	„	1 „
Schwyz	„	1 „
Glarus	„	1 „
Total 11 Mitglieder.		

**III. Kreis: Luzern. (G. B.)**

Luzern	wählt	2 Mitglieder
Schwyz	„	1 „
Zug	„	2 „
Uri	„	2 „
Tessin	„	2 „
Nidwalden*)	„	1 „
Obwalden*)	„	1 „
Total 11 Mitglieder.		

**IV. Kreis: Basel. (C. B.)**

Basel	wählt	3 Mitglieder
Baselland	„	1 „
Solothurn	„	2 „
Aargau	„	2 „
Bern	„	2 „
Luzern	„	1 „
Total 11 Mitglieder.		

\*) Die Brünigbahn kommt zur Gotthardbahn.

**V. Kreis: Lausanne. (J. S.)**

Bern	wählt	3 Mitglieder
Freiburg	„	2 „
Waadt	„	3 „
Genf	„	3 „
Neuenburg	„	2 „
Wallis	„	2 „
Total 15 Mitglieder.		

Aus diesen fünf Verwaltungsräten würden wir einen Eisenbahnrat von 57 Mitgliedern bekommen. Dieser Eisenbahnrat steht den sämtlichen Direktionen vor und wird die Geschäfte zwischen dem Bundesrat und den Direktionen vermitteln, im gleichen Sinn, wie dies im Gesetzesentwurf zum Teil durch die Generaldirektion, zum Teil durch den Verwaltungsrat vorgesehen ist.

Bei dieser Wahlart hat jede Landesgegend ihre Vertreter und es sind diese auch in der Lage, die Interessen der betreffenden Landesgegend und dann aber auch im Eisenbahnrat diejenigen der ganzen Schweiz zu wahren. Es wird dann so auch möglich sein, Leute zu wählen, die allen Ständen angehören und ganz besonders kann dann auch die Handelswelt Berücksichtigung finden. Auch bekommen wir so nicht einen ganz neuen Verwaltungsapparat, denn man kann die heute im Eisenbahnfach bewanderten Männer behalten und braucht sie nicht beiseite zu schieben. Jeder Kreis wird mit dem anderen rivalisieren und keiner wird sich das Zeugnis ausstellen lassen wollen, dass er von einem andern Kreis übertroffen wird.

Das sind so in allgemeinen Zügen meine Ansichten über die Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen. Wenn Sie glauben, dass diese Ansichten der Prüfung wert sind, so müssen Sie diese Frage an die Kommission zurückweisen, damit sie uns eine neue Vorlage macht. Ich meinerseits habe die feste Ueberzeugung, dass eine Organisation in meinem Sinne besser ist als die uns vom Bundesrat und der Kommission vorgeschlagene. Deshalb stelle ich den Antrag, den zweiten Teil des Gesetzes betreffend Organisation der schweizerischen Bundesbahnen an die Kommission zu weisen, mit dem Auftrage, uns eine neue Vorlage zu unterbreiten.

**M. Python:** Je voudrais appuyer la proposition de M. Blumer de Glaris. Vous nous avez fait des concessions au cours des délibérations, je crois que si vous pouviez entrer dans les vues de M. Blumer, je ne dis pas sur tous les points, nous discuterons chacune de ses propositions séparément, nous pourrions arriver à une entente générale.

L'organisation telle qu'elle est proposée par la commission rencontre beaucoup de difficultés et soulève de l'opposition même dans les cercles favorables au rachat. Nous avons vu la société de l'industrie et du commerce à Zurich émettre des scrupules et des doutes, nous avons reçu une brochure émanant de la chambre du commerce de Bâle! Partout on réclame contre l'organisation telle qu'elle est prévue dans le projet. On la trouve trop centralisatrice et les compétences ne sont pas assez nettement déterminées; par exemple la même matière rentre dans la compétence de la direction générale et dans les attributions des directions d'arrondisse-

ment. C'est le règlement à élaborer plus tard par le conseil fédéral qui établira la distinction.

Je crois pour mon compte que vous répondriez aux vœux de la majorité du peuple suisse, en donnant le plus de compétences possible aux directions d'arrondissement et en réservant à la direction générale celles qui lui sont nécessaires pour assurer l'uniformité du service, pour élaborer toutes les prescriptions qui ont une portée générale et exercer le contrôle d'ensemble nécessaire. L'idée originale du projet était d'avoir une organisation centrale et d'attribuer aux directions une compétence très restreinte et fort subordonnée. C'est contre ces idées que l'on a réclamé. D'après le projet, il ne devait y avoir que trois sièges d'arrondissement, la commission en a accordé 5 et Berne en réclame un sixième. Je ne sais, si l'on pourra ne pas tenir compte de la réclamation formulée par ce puissant canton. Dans ces conditions, il vaudrait mieux, autant que possible, concentrer l'administration dans les cercles d'arrondissement.

Je me permets de revenir sur une idée que j'ai exprimée au sein de la commission, je voudrais que dans les arrondissements, il y eût non seulement des directions, mais des conseils d'arrondissement, des Kreisräte, comme il en existe en Allemagne et en Autriche; en Prusse, il y avait jusqu'ici 11 directions d'arrondissement et on a élaboré un projet, je ne sais s'il a été mis à exécution, qui en élèverait le nombre à 21. Je crois donc que nous pourrions faire la même chose chez nous et remettre à ces directions toutes les compétences que vous donnez au conseil des chemins de fer.

Pour donner satisfaction à l'esprit cantonaliste, on a prévu un conseil général des chemins de fer formé des représentants des cantons; c'est très bien, mais ce n'est pas là ce que l'on demandait et tous les fédéralistes de l'assemblée et de la commission n'ont pas hésité à vous dire que ce conseil n'était pas une satisfaction pour eux.

Vous avez remis à ce conseil le soin de donner son préavis sur les questions se rattachant au service et de nommer 11 membres du conseil d'administration. Est-ce que ce conseil très nombreux et composé d'éléments si différents sera bien placé pour donner son préavis? Je ne le crois pas, parce que parmi ces représentants de toute la Suisse tous les éléments, commerce, industrie, agriculture, etc., seront mélangés et je crains que de ce mélange, il ne sorte rien de bon. Chaque groupe émettra un avis différent; la direction centrale sera mieux placée pour étudier chaque question dans son ensemble et voir les concessions qui peuvent être faites aux différents groupes qui se partagent la Suisse. Au conseil d'administration des chemins de fer je préfère donc beaucoup les conseils d'arrondissement.

Pour mon compte, suivant le conseil qui m'en a été donné, j'ai fait des propositions contenant une organisation complète qui répond aux vœux que j'ai l'honneur d'émettre, je crois que la commission devrait avoir la bonté d'examiner les propositions de M. Blumer et les miennes qui sont à l'impression maintenant, afin de voir si elle ne peut pas venir au devant de ceux qui ne sont pas contents de l'organisation actuelle. Je crois qu'en y mettant de la bonne volonté, on pourrait trouver un terrain d'entente et l'on ferait faire un pas important à la question.

La seule objection qui ait pu être faite aux propositions de M. Blumer, c'est que nous sommes pressés par le temps; les Chambres fédérales ont décidé de clore la session de samedi en huit, il faut donc que le conseil des états ait terminé la discussion de la loi dans le courant de la semaine prochaine, et si le projet est renvoyé à la commission, le temps fera défaut dit ou. Messieurs, cette objection n'est pas fondée, je crois que nous pourrions quand même arriver à terminer pour la fin de la semaine prochaine. Le jour, où l'on se sera mis d'accord sur l'organisation, le reste ira plus vite; les premiers articles qui soulèvent des questions de principes ont demandé plus de temps, mais les articles qu'il reste à discuter, passeront sans provoquer de longs débats, si l'on s'est mis d'accord. Si le conseil se donnait vacance lundi, la commission pourrait siéger demain après-midi et lundi, et mardi, elle pourrait vous soumettre ses propositions. Encore une fois si nous pouvons trouver un terrain d'entente, le reste de la discussion sera beaucoup plus facile et étant données les idées du conseil fédéral et de la majorité de la commission, je crois que cette entente est possible.

Pour ces motifs, je demande que les propositions de M. Blumer soient renvoyées à la commission, je comprends que le conseil ne puisse pas se prononcer d'emblée, mais si vous les rejetez, à propos de chaque article une discussion générale s'engagera.

En examinant ces propositions, nous aurons au moins fait notre possible pour arriver à la conciliation, si nous ne réussissons pas, ce sera le souverain qui décidera entre nous. En tous cas, nous ne devons pas négliger cette dernière tentative.

**M. Robert:** Je voudrais recommander le renvoi à la commission des propositions de M. Blumer qui ont été pour moi ainsi que pour plusieurs membres de ce conseil un véritable soulagement.

Il est clair qu'à première vue on ne peut se rendre compte de la portée de ces propositions, mais en tous cas, elles tendent à créer une organisation décentralisée bien différente de celle que nous présente la commission. Dans notre population, parmi ceux qui désirent la nationalisation, j'ai la conviction qu'il en est beaucoup qui redoutent une centralisation excessive. Si l'on trouve un terrain d'entente sur la base des propositions de M. Blumer comme il semble que ce soit le cas, nous aurons certainement gagné à la cause de la nationalisation un grand nombre de citoyens de bonne volonté qui veulent bien substituer aux compagnies de chemins de fer un système reposant sur la nationalisation de nos voies de transport, mais qui sont résolument hostiles à tout système destiné à rendre moins accessible au public l'accès auprès des autorités administratives respectives. Si nous n'y prenions garde, c'est à cela que nous arriverions; il paraît donc urgent, dans l'intérêt même de l'oeuvre de modifier le projet dans le sens qui nous est indiqué par M. Blumer. L'important c'est de faire du bon ouvrage et non de travailler à la vapeur pour aboutir à la débâcle devant le peuple!

A Neuchâtel, si beaucoup sont partisans de la nationalisation, il en est un grand nombre aussi qui redoutent la centralisation excessive. Tout ce qui sera fait dans le sens des propositions de l'honorable député de Glaris sera bien accueilli par eux.



Je me permets donc de vous recommander instamment l'examen du projet d'organisation qui nous est présenté.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich bin nicht im stande, innert zehn Minuten ein ganz neues Organisationssystem, auf welches die Bundesbahnen aufgebaut werden sollen, zu beurteilen. Derartig weitgehende Anträge, wie sie uns von Herrn Blumer vorgeschlagen werden, sollten doch einige Tage vor der Beratung den Mitgliedern gedruckt zugestellt werden.

Ich glaube, die Kommission sei keineswegs auf ihre Anträge versessen. Sie ist in ihrer Mehrheit sehr gerne geneigt, die Anträge des Herrn Blumer mit allem Wohlwollen zu prüfen, um dann entweder nächsten Dienstag oder am Mittwoch darüber Bericht zu erstatten. Um das thun zu können, ist es aber absolut notwendig, dass Herr Blumer uns seine Anträge bis Montag morgen gedruckt vorlege. Wenn etwa noch andere Mitglieder des Rates in Bezug auf die einzuführende Organisation der Verwaltung Anträge stellen wollen, so bitte ich sie, diese Anträge ebenfalls gedruckt zur Verfügung der Kommission zu halten, damit wir uns nächsten Dienstag oder Mittwoch nicht in der gleichen Lage befinden wie heute, dass irgend ein Mitglied des Rates mit einem neuen System kommt, das dann neuerdings an die Kommission zurückgewiesen werden müsste. Ich glaube, es sei am besten, wenn wir über das vorliegende Kapitel die Verhandlungen abbrechen. Wir können dann heute noch die allgemeinen Bestimmungen (Art. 40 ff.) durchberaten. Morgen und Montag können vom Rate andere Geschäfte behandelt werden. Inzwischen wird die Kommission die Vorschläge des Herrn Blumer einer wohlwollenden, sachlichen Prüfung unterwerfen und sich Mühe geben, Dienstag oder Mittwoch wiederum vor Sie gelangen zu können.

Das Kapitel II wird an die Kommission zurückgewiesen.

(Le chapitre II est renvoyé à la commission.)

**Präsident:** Es ist sehr wünschbar, dass alle Anträge, die zu dem zurückgelegten Kapitel beabsichtigt sind, der Kommission möglichst bald eingereicht werden. Es ist der Antrag gestellt worden, fortzufahren und wir gehen deshalb zu den allgemeinen Bestimmungen über.

#### Allgemeine Bestimmungen.

##### Art. 41.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der Art. 41 stellt nach dem Antrag des Bundesrates den allgemeinen Grundsatz auf, dass in den Dienst der Bundesbahnen nur Schweizerbürger aufgenommen werden dürfen. Die Kommission beantragt Ihnen eine Aenderung vorzunehmen und zu sagen: «In den Dienst der Bundesbahnen dürfen in der Regel nur Schweizerbürger aufgenommen werden.»

Es muss zunächst darauf hingewiesen werden, dass in den uns umgebenden Staaten Ausländer

vom Bahndienst vollständig ausgeschlossen sind. So wurde in letzter Zeit namentlich in Frankreich mit unerbittlicher Strenge vorgegangen. Zahlreiche Schweizerbürger wurden vor die Alternative gestellt, sich als Franzosen naturalisieren zu lassen oder den Dienst zu quittieren. In der Schweiz sind wir glücklicherweise noch nicht soweit. Es werden nicht nur die fremden Bahnen auf Schweizergebiet zum grössten Teil von Ausländern bedient, sondern auch die einheimischen Bahnen haben, wenn auch ganz ausnahmsweise, fremde Staatsbürger angestellt.

In der Kommission machten sich zwei Strömungen geltend. Die Einen wollten dem Bundesrat zustimmen, indem sie fanden, die Eigenschaft als Bundesbeamte schliesse ohne weiteres ihre Eigenschaft als Schweizerbürger in sich. Wer vom Bund sein Brot esse, soll unbedingt der schweizerischen Nation angehören. Ausserdem erheische die militärische Sicherheit des Landes die Fernhaltung fremder Elemente. Andererseits wurde betont, dass ein vollständiger Ausschluss der Ausländer schwer durchzuführen sei. Namentlich die Ausführung und Beaufsichtigung grösserer Neubauten erheische ein technisches Personal, welches in der Schweiz nicht immer zu finden sei. Um den Bau von Brücken, grössern Tunnels wie z. B. des Simplontunnels u. dgl. richtig auszuführen, brauche es eine so grosse Summe von praktischen Erfahrungen und theoretischem Wissen, dass sie sich nur Spezialisten aneignen können, welche bald in diesem, bald in jenem Lande Verwendung finden. Man hat auch bemerkt, dass die Schweiz den andern Staaten mit gutem Beispiel vorangehen und nicht einen engen Standpunkt einnehmen solle; wir seien überhaupt ein Staat, der auf die Fremden angewiesen sei, wie Herr Gavard betonte.

Der persönlichen Auffassung des Sprechenden hätte es mehr entsprochen, wenn man Ausländer von dem Dienst der Bundesbahnen ausgeschlossen und eine Ausnahme nur für solche gestattet hätte, welche für Neubauten und grössere Ausführungen Verwendung finden sollen.

Die Kommission hat mit Mehrheit den Mittelweg betreten und beschlossen, zu sagen: «In den Dienst der Bundesbahnen dürfen in der Regel nur Schweizerbürger, welche in der Schweiz einen festen Wohnsitz haben, aufgenommen werden.»

Angenommen. — (Adopté.)

##### Art. 42.

**M. Python:** Je voudrais retrancher de cet article le petit membre de phrase: «elle coïncide avec celle des autres fonctionnaires fédéraux».

Je ne vois pas l'avantage qu'il peut y avoir à établir cette coïncidence; nous tenons à ce que l'administration des chemins de fer soit distincte des autres administrations fédérales, qu'elle soit avant tout une administration d'affaires, pourquoi donc lier en quelque sorte le sort des fonctionnaires des chemins de fer à celui des employés de la Confédération. D'après les explications qui nous ont été données ce matin, le conseil fédéral procède à la nomination de la plupart des fonctionnaires fédéraux de manière à ce

que l'échéance de leurs fonctions arrive à la même époque.

Pour les motifs que j'ai indiqués, je ne vois pas la nécessité qu'il y a à rendre les fonctions des employés et fonctionnaires des chemins de fer renouvelables tous les trois ans à époque fixe comme c'est le cas pour les autres administrations fédérales. Cela pourrait avoir des inconvénients du reste, car si une vacance se produit, le nouveau titulaire ne peut être nommé que pour la période qui reste à couvrir. Or s'il s'agit de fonctions pour lesquelles il faille faire appel à un technicien, trouvera-t-on quelqu'un qui accepte d'être nommé pour une durée si courte?

Je ne vois donc pas l'avantage qu'il y a à faire coïncider ces fonctions, au contraire j'y vois des inconvénients et c'est pourquoi je propose de supprimer les mots: «elle coïncide avec celle des autres fonctionnaires fédéraux».

**Bundesrat Zemp:** Herr Python sollte sich aussprechen, wie er sich die Sache denkt. Herr Python will die dreijährige Amtsdauer auch der Bahnbeamten feststellen. Wir müssen doch wissen, wann die Amtsperiode beginnt. Oder wollen Sie das einem Beschluss der Räte oder einer Wahlbehörde vorbehalten? Wie denken Sie sich das?

**M. Python:** Je crois qu'il faut maintenir la durée des fonctions de trois ans, mais que cette durée commence pour chaque employé au jour de sa nomination. Cela aura pour conséquence que toutes les fonctions ne seront pas renouvelables en même temps, mais il n'est pas nécessaire qu'il en soit ainsi.

**Bundesrat Zemp:** Diese Erklärung nötigt mich, dem Vorschlag des Herrn Python zu widersprechen.

Es handelt sich um die Wiederwahl von mehr als 20,000 Angestellten. Wenn Sie die Wahlbehörde in die Lage versetzen wollen, jeden Tag im Jahr nachzusehen, ob wieder eine Amtsdauer von diesem oder jenem Angestellten abgelaufen sei, so giebt das eine unendliche Komplikation, während, wenn Sie festhalten, dass die Amtsdauer sämtlicher Angestellten mit dem gleichen Tag beginne und mit dem gleichen Tag aufhöre, eine einmalige Operation vorgenommen werden kann. Die Sache wird sich so vollziehen wie jetzt bei der Postverwaltung. Wir haben über 8000 Postbeamte, die alle drei Jahre einer Wiederwahl unterzogen werden müssen. Die Praxis ist, dass vor Ablauf der Amtsdauer nach Gesetzesvorschrift die Ausschreibung der Stelle stattfindet. Zugleich wird aber erklärt, dass der gegenwärtige Inhaber derselben ohne weiteres als angemeldet anzusehen sei. Dann lässt die Postdirektion das gesamte Verzeichnis der Beamten in allen Kategorien eine Revision passieren. Nur der Name desjenigen, dessen Wiederwahl beanstandet werden will, wird fixiert. Alle andern gelten als stillschweigend wiedergewählt. Dann wird das Verzeichnis der Beanstandeten angelegt. Entweder sind sie nicht mehr zu wählen oder sie werden provisorisch oder mit irgend einem andern Vorbehalte wiedergewählt. Diese reduzierten Verzeichnisse werden dem Bun-

desrat vorgelegt und er hat nur diese zu prüfen. Die ganze Angelegenheit reguliert sich sehr leicht und prompt und so, dass der Beamte weiss: jetzt bin ich gewählt oder jetzt bin ich nicht gewählt. Ich glaube, wir werden auch hier ungefähr ein solches Verfahren einschlagen und dann haben wir Ordnung.

Man könnte sagen, das sei eine Sache, die man reglementarisch ordnen könne. Aber die Amtsdauer muss doch im Gesetz festgestellt werden und dann kann man gleich beifügen, dass die Amtsdauer mit derjenigen aller andern eidgenössischen Beamten zusammenfällt. Das scheint mir sehr thunlich und in der Ausführung leicht zu handhaben.

Der Antrag der Kommission wird mit Mehrheit von 23 Stimmen angenommen.

(Par la majorité de 23 voix la proposition de la commission est adoptée.)

Art. 43.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 44.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Dieser Artikel wird eine Modifikation erleiden, je nachdem Ihr Beschluss in Bezug auf die Generaldirektion ausfällt.

Vorläufig schlägt Ihnen die Kommission vor, von der Abberufung, wie sie im bundesrätlichen Entwurf vorgesehen ist, die Verwaltungsräte auszunehmen, indem wir es hier nicht mit Beamten zu thun haben, sondern mit allgemeinen öffentlichen Funktionären. Diese Verwaltungsräte werden zum Teil durch die Bundesversammlung oder durch den Bundesrat gewählt, also durch Behörden, welche öffentlich verhandeln. Nun wird es doch nicht angehen, dass in der Bundesversammlung oder im Eisenbahnrat über Verwaltungsräte der Stab gebrochen wird und dieselben durch einen materiellen Beschluss abberufen werden. Wenn man mit Verwaltungsräten nicht zufrieden ist, so soll man sie einfach nicht mehr wählen, wenn ihre Amtsdauer abgelaufen ist. Ich beantrage Ihnen die Annahme der von der Kommission vorgeschlagenen Modifikation.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 45.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 46.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Im ersten Lemma dieses Artikels wird zunächst ganz allgemein der Errichtung einer Pensions- und Hilfs-

kasse gerufen und zwar für sämtliche Beamte und ständigen Angestellten. Die Einlagen sollen zur Hälfte von den Mitgliedern und zur andern Hälfte von der Eisenbahnbetriebskasse geleistet werden. Die Statuten sollen vom Verwaltungsrat aufgestellt werden, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat. Unter ständigen Beamten und Angestellten sind diejenigen Eisenbahner zu verstehen, welche mit Vertrag angestellt sind, nicht aber etwa die Tagelöhner. Es muss auch anerkannt werden, dass die Gesellschaften dermalen schon bestrebt sind, immer grössere Kreise von Bediensteten der Wohlthaten der Pensions- und Hilfskassen teilhaftig zu machen und darum mit Vertrag anzustellen, so die Weichenwärter und die Vorarbeiter, welche früher unter die Kategorie der Tagelöhner gereiht wurden. Ich erlaube mir schon jetzt die Hoffnung auszusprechen, es möchten überhaupt alle ständigen Arbeiter, so die Arbeiter beim Expeditionsdienst, die Manövristen und die gelernten Handwerker der Werkstätten in der Folge auch in die Pensionskassen aufgenommen werden. Der Ständerat ist diesen Leuten bei der Revision des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen schon einmal entgegengekommen, indem er einen Artikel aufgenommen hat, wonach diese Kategorie der Eisenbahner auch an Ruhetagen bezahlt werden muss, und diese Leute sind den Räten dafür ausserordentlich dankbar. Ich halte dafür, man sollte später dann noch weiter gehen und diese Leute auch bei den Pensionskassen berücksichtigen. Es sind das gerade die schlechtest bezahlten Angestellten, die einen Taglohn von Fr. 2. 50 bis höchstens Fr. 4 haben. Mit einer Familie ist bei einem solchen Verdienst kaum auszukommen. Kommt dann das Alter oder Invalidität, so tritt das Elend an diese Leute heran. Die Aussicht auf Unterstützung im Alter oder die Aussicht auf Unterstützung der Angehörigen im Falle frühzeitigen Todes wird sie mit ihrer untergeordneten Lebensstellung aussöhnen, wird sie zufriedener machen. Das Gefühl, dass auf alle Fälle, wenn auch in ganz bescheidener Weise, für sie gesorgt sein wird, wird ihnen über manche Bitterkeit des Alltagslebens hinweghelfen. Ich glaube, wir thun ein gutes Werk, ein Werk, das in eminenten Weise im Interesse des socialen Friedens liegt, wenn wir auch den untern Kreisen der Eisenbahner entgegenkommen.

Im letzten Lemma von Art. 46 ist vorgesehen, dass die bestehenden Pensions- und Hilfskassen nach dem Ermessen des Bundesrates für deren Mitglieder auf bisheriger Grundlage weitergeführt werden können. Selbstverständlich können Mitglieder derartiger Kassen nicht zugleich Mitglieder der allgemeinen Pensions- und Hilfskasse sein. Ich halte nun dafür, dass wir dieses Lemma in der vorliegenden Fassung nicht bestehen lassen können, ohne zu riskieren, dass dem Gesetz und zwar mit vollem Recht in den Kreisen der Eisenbahnangestellten eine grosse Gegnerschaft erwächst. Es ist ja ganz natür-

lich, dass diese Pensions- und Hilfskassen den Mitgliedern ans Herz gewachsen sind. Sie haben während der ganzen Dauer der Anstellung ihre Einlagen gemacht. Diese Einlagen bilden in den meisten Fällen die sämtlichen Ersparnisse, welche die Angestellten innert 20, vielleicht 30 Jahren haben machen können. Sie sind aber nötig, um den Angestellten mit der Familie für die Zukunft zu sichern. Die gemachten Einlagen geben den Angestellten ein Anrecht an die Hilfskasse und es darf nun nicht einfach ins Belieben des Bundesrates gestellt werden, ob dieselben auf bisheriger Grundlage weitergeführt oder ob die Angestellten verpflichtet werden, in eine andere, allgemeine Hilfskasse überzutreten, welche für die betreffenden Mitgliederr eine ungünstigere ist. Andererseits muss zugestanden werden, dass eine Vereinheitlichung des Hilfskassenwesens angestrebt werden soll. Das wird überall möglich sein, wo die Angestellten sich bei der allgemeinen Hilfskasse wenigstens ebensogut stellen, wie bei der frühern Kasse. Aber die Beteiligten wollen Garantien im Gesetz, dass sie unter dem Bund nicht schlechter behandelt werden, als unter den Privatgesellschaften. Ich erlaube mir daher, Ihnen als letztes Lemma zu Art. 45 persönlich vorzuschlagen:

«Bei allfälliger Aufhebung der bestehenden Pensions- und Hilfskassen bleiben die bisherigen Ansprüche der Mitglieder an diese Kassen in vollem Umfang gewahrt».

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 47.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Dieser Artikel sieht die Errichtung von Krankenkassen vor. Die Aufstellung der Vorschriften ist Sache des Bundesrates. Es ist in dem Projekt im Art. 22 vorgesehen, dass die Statuten der allgemeinen Hilfs- und Pensionskasse vom Verwaltungsrat aufzustellen sind und es hätte nun in Bezug auf die Krankenkassen logischerweise dieselbe Behörde zur Aufstellung der betreffenden Statuten vorgesehen werden sollen. Man hat aber mit Rücksicht auf die Kranken- und Unfallversicherung davon Umgang nehmen müssen. Man nimmt an, dass im Gesetz über diese Versicherung auch die Eisenbahner Berücksichtigung finden werden und es ist dann Sache des Bundesrates, wenn das Gesetz einmal vorliegen wird, das Nötige zu verfügen. Ich beantrage Ihnen die Annahme des Art. 47.

Angenommen. — (Adopté.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)



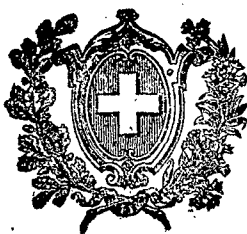
## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.06.1897 - 07:30
Date	
Data	
Seite	541-550
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 805

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 32

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 29. Juni 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 29 juin 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Herr Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Fortsetzung der Detailberatung. — *Suite de la discussion article par article.*  
(Siehe Seite 541 hievor. — Voir page 541 ci-devant.)

Es liegen folgende neue Anträge vor:

**Antrag  
der Kommission des Ständerates.**

17. Juni 1897.

Art. 47a. Der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn, verpflichtet sich zur Ausführung der durch Bundesbeschluss vom 24. September 1873 erteilten Konzession einer Simplon-Eisenbahn und der italienischen Konzession für Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von der schweizerisch-italienischen Grenze bis Iselle, vom 22. Februar 1896, sofern die in Art. 12 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien, vom 25. November 1895, bedungenen Subventionen geleistet werden.

**Antrag  
von Herrn Ständerat Hoffmann.**

25. Juni 1897.

Für den Fall der Annahme von Art. 47a gemäss Antrag der Kommission des Ständerates, wird Aufnahme eines zweiten Alineas beantragt, lautend:

Der Bund wird in gleichem Masse auch die Bestrebungen für Realisierung einer dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entsprechenden Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern.

Les nouvelles propositions suivantes sont en présence:

**Proposition  
de la commission du conseil des états**

17 juin 1897.

Art. 47a. La Confédération, comme ayant droit de la compagnie du Jura-Simplon, s'engage à construire la ligne de chemin de fer du Simplon aux termes de la concession accordée par arrêté fédéral du 24 septembre 1873 et de la concession italienne du 22 février 1896, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, pourvu que les subventions stipulées à l'article 12 du traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, soient versées.

**Proposition  
de M. le conseiller aux états Hoffmann**

25 juin 1897.

Pour le cas de l'adoption de l'article 47a tel que le propose la commission du conseil des états, ajouter un deuxième alinéa ainsi conçu:

La Confédération favorisera dans une même mesure les efforts faits en vue de réaliser un chemin de fer à travers les Alpes de la Suisse orientale, tel qu'il est prévu par l'article 3 de la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872.

**Antrag  
der Kommission des Ständerates.**

25. Juni 1897.

An Stelle von Art. 11, viertes Alinea:

Civilrechtliche Streitigkeiten zwischen den Bundesbahnen und Privaten und Korporationen werden durch die zuständigen kantonalen Gerichte beurteilt, unter Vorbehalt der Weiterziehung an das Bundesgericht nach Anleitung des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege.

Hat der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens Fr. 3000, so können die Privaten und Korporationen die erst- und letztinstanzliche Beurteilung durch das Bundesgericht verlangen.

**Präsident:** Wir behandeln heute den von Ihnen letzten Freitag an die Kommission zurückgewiesenen Artikel 11 und ich erteile das Wort dem Berichterstatter der Kommission, Herrn Scherb.

*Art. 11.*

**Scherb, Berichterstatter der Kommission:** Sie haben den Artikel, welcher die Beurteilung civilrechtlicher Streitigkeiten zwischen den Bundesbahnen und Privaten und Korporationen, welche wenigstens Fr. 3000 zum Gegenstand haben, dem Bundesgericht als der einzigen Instanz zuwies, an die Kommission zurückgewiesen. Es wurde gesagt, es liege dieses Verfahren weder im Interesse der Parteien, noch in demjenigen des Bundesgerichts, es sei das einzig richtige, wenn die kantonalen Richter diese Sache beurteilen. Die Kommission stellt Ihnen nun den Antrag, dem Gedanken Rechnung zu tragen. Sie sagt: «Civilrechtliche Streitigkeiten zwischen den Bundesbahnen und Privaten und Korporationen werden durch die zuständigen kantonalen Gerichte beurteilt, unter Vorbehalt der Weiterziehung an das Bundesgericht nach Anleitung des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege.

«Hat der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens Fr. 3000, so können die Privaten und Korporationen die erst- und letztinstanzliche Beurteilung durch das Bundesgericht verlangen.»

Es ist also hier deutlich gesagt, dass nicht das Bundesgericht in erster Instanz zu urteilen habe, sondern ausschliesslich die kantonalen Richter. Insoweit wäre nun alles recht; aber dieser Antrag befriedigt denn doch nicht, es erheben sich sofort die konstitutionellen Bedenken, auf die bereits Herr Isler aufmerksam machte. Art. 110 der Bundesverfassung lautet: «Das Bundesgericht beurteilt civilrechtliche Streitigkeiten: 1) zwischen dem Bunde und den Kantonen; 2) zwischen dem Bunde einerseits und Korporationen oder Privaten andererseits, wenn der Streitgegenstand eine durch die Bundesgesetzgebung zu bestimmende Bedeutung hat und wenn diese Korporationen oder Privaten Kläger sind». Nun hat die Bundesgesetzgebung in Art. 48 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege bestimmt, welche Streitgegenstände unter allen Umständen ans Bundesgericht gezogen werden.

**Proposition  
de la commission du conseil des états.**

25. juin 1897.

Art. 11 (nouveau), 4<sup>e</sup> alinéa.

Les contestations de droit civil qui surgissent entre les chemins de fer fédéraux et des particuliers ou des corporations sont jugées par les tribunaux cantonaux compétents, sous réserve du recours au tribunal fédéral en conformité de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale.

Lorsque la valeur du litige atteint ou dépasse 3000 francs, les particuliers et les corporations peuvent exiger que le litige soit jugé en premier et dernier ressort par le tribunal fédéral.

Es heisst in Art. 48, Ziffer 2, das Bundesgericht beurteile als einzige Instanz civilrechtliche Streitigkeiten, zwischen Korporationen oder Privaten als Klägern und dem Bunde, als Beklagtem, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens Fr. 3000 habe. Das stimmt nun mit dem ursprünglichen Antrag der Kommission. Es darf auch noch darauf hingewiesen werden, dass auch das Postregalgesetz in Art. 36 vorschreibt, dass die aus diesem Gesetz hervorgehenden Klagen gegen die Postanstalt anhängig gemacht werden müssen: sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens Fr. 3000 hat, beim Bundesgericht, bei geringerem Betrag bei den zuständigen kantonalen Gerichten. Es stimmt das also mit den Vorschriften der B.-V. und des Organisationsgesetzes über die Bundesrechtspflege. Man kann nun allerdings sagen, es sei in der Bundesverfassung nicht ausdrücklich vorgesehen, dass der Streitgegenstand einen bestimmten Wert haben müsse, sondern es stehe in der Bundesverfassung, er müsse eine durch die Gesetzgebung zu bestimmende Bedeutung haben. Es kann das unter Umständen natürlich etwas anderes sein, als der Wert des Streitgegenstandes; aber bis jetzt war doch das einzige Kriterium der Bedeutung des Streitgegenstandes der Wert desselben, und man würde offenbar der Verfassung Gewalt antun, wenn man hier eine andere Auffassung zuliesse. Auf dem Boden der Bundesverfassung ist es klar, dass, wenn der Bund Beklagter ist, das Bundesgericht zu urteilen hat, sofern der Streitgegenstand einen Wert von über Fr. 3000 hat. Nun wurde aber im Schosse der Kommission noch eine andere Frage aufgeworfen. Man fragte sich: Sind die Bundesbahnen ein blosser Zweig der Staatsverwaltung, eine statio fisci, oder sind sie eine selbständige Anstalt mit besonderer Rechtssubjektivität, ein selbständiges Rechtssubjekt? Je nachdem man von der einen oder andern Auffassung ausgeht, muss auch diese Angelegenheit beurteilt werden. Die Meinungen in der Kommission waren nun geteilt. Die Einen sagten: es ist kein Zweifel, dass die Bundesbahnen ein Zweig der Bundesverwaltung sind; die Andern sagten: dem Wesen nach sind sie eine selbständige Persönlichkeit; die Bundesbahnen besitzen ihr eigenes Vermögen, das von dem übrigen Bundesvermögen getrennt ist, sie gerieren sich im Verkehr als selbständiges Rechtssubjekt, sie führen eine eigene Firma, sie haben eigene, von den politischen Staatsbehörden

völlig unabhängige Verwaltung, der Staat dagegen hat die Oberaufsicht, es ist das alles anders als bei der eidgenössischen Post. Dass der Staat eine Anstalt errichten kann, die eigene juristische Persönlichkeit hat, dürfte klar sein, dieses Recht hat jeder souveräne Staat, es ist das ein Ausfluss seiner Souveränität. Uebrigens steht es in Art. 23 der Bundesverfassung, dass der Bund das Recht habe, öffentliche Werke zu errichten. Wenn nun die Bundesbahnen ein blosser Zweig der Bundesverwaltung sind, so ist die Sache, wie ich schon auseinandergesetzt zu haben glaube, bereits in der Bundesverfassung und durch das Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege in dem Sinn geregelt, dass das Bundesgericht über alle Streitgegenstände zu entscheiden hat, die einen Wert von über Fr. 3000 haben und sofern der Bund Beklagter ist. Da glaube ich nicht, dass es angezeigt wäre, etwas zu ändern. Es würde das nicht zur Vereinfachung unserer bereits sehr komplizierten Bundesgesetzgebung beitragen. Anders ist es, wenn Sie die Bundesbahnen als eine eigene juristische Persönlichkeit betrachten wollen. In dieser Beziehung hat das Bundesgericht in einem andern Fall erklärt, dass da nicht der Staat (nicht der Kanton und nicht der Bund) der Beklagte sei, sondern diese eigene selbständige juristische Persönlichkeit. In diesem Fall ist es wiederum klar, dass nicht das Bundesgericht zu entscheiden hat, sondern, wie in den andern Fällen, die zuständigen Gerichte der Kantone.

Was nun meine persönliche Meinung anbetrifft, so würde ich es vorziehen, eigentlich gar nichts zu sagen. Ich nehme an, es genüge, in Art. 11 das Domizil der Bundesbahnen festzustellen, also zu sagen: der Sitz der Gesellschaft befindet sich am Sitze der Generaldirektion und die Domizile, die man in den Kantonen zu verzeigen hat, sind die Domizile, an welchen die Bundesbahnen von den betreffenden Kantonseinwohnern belangt werden können. Das sollte genügen. Dass im übrigen auf die Bundesbahnen die bestehenden kantonalen und eidgenössischen Gesetze Anwendung finden, scheint mir selbstverständlich zu sein. Die Frage, welchen rechtlichen Charakter die Bundesbahnen haben, überlassen wir, glaube ich, besser dem Bundesgericht zur Entscheidung. Kommt dann ein Prozess zur Verhandlung und wird die Zuständigkeit des Bundesgerichtes in Frage gestellt, so wird das Bundesgericht darüber entscheiden. Ich sehe nicht ein, weshalb man da besondere Vorschriften erlassen sollte. Das Bundesgericht stellt nicht darauf ab, dass im Gesetz gesagt werde, die und die Anstalt hat eine eigene juristische Persönlichkeit, sondern es wird erklären, dass nach den und den Kriterien angenommen werden müsse, es sei diese Anstalt eine solche mit eigener juristischer Persönlichkeit. So wird es auch in diesem Fall gehen müssen.

Ich empfehle Ihnen allerdings im Namen der Kommission den neuen Antrag, meine persönliche Meinung aber geht dahin, das zweite Alinea sei zu streichen.

**Scherrer:** Ich stimme in den Schlussfolgerungen vollständig mit den Ansichten meines verehrten Herrn Vorredners überein. Ich glaube auch, dass es am zweckmässigsten ist, wenn man sich begnügt,

einfach festzustellen, wo die Bundesbahnen ihr Domizil haben und wenn man es im übrigen vollständig der Judikatur überlässt, festzustellen, wie und wo die Klage angestrengt werden muss. Ich würde deshalb in Uebereinstimmung mit dem, was Herr Scherb uns als seine persönliche Ansicht mitgeteilt hat, folgenden Antrag stellen: «Die Verwaltung der Bundesbahnen hat ihr rechtliches Domizil am Sitze der Generaldirektion. Dieselbe hat ausserdem in jedem durch ihre Bahnlinien berührten Kantone ein Domizil am Kantonshauptorte zu verzeigen». Den Rest des Art. 11 würde ich zu streichen beantragen.

In der Begründung gehe ich nicht in allen Punkten mit Herrn Scherb einig. Ich frage mich in erster Linie auch: Sind die Bundesbahnen ein selbständiges Rechtssubjekt neben dem Bunde, sind sie eine juristische Person, die ganz selbständig neben dem Bunde besteht? Ich glaube, dass diese Frage doch eher verneint werden muss. Der Bund ist Eigentümer der Bahnen, er ist für die Schulden derselben haftbar, also ist er der eigentliche Inhaber der Bahnen und ich kann nicht glauben, dass die Bundesbahnen nun noch ein selbständiges Rechtssubjekt neben dem Bunde bilden. Um ein selbständiges Rechtssubjekt bilden zu können, müssen andere Personen und andere Mittel vorhanden sein. Ich kann mit dem Herrn X und Y zusammen eine juristische Person bilden, aber allein kann ich das nicht. Wenn ich schon ein Hotel oder irgend ein anderes Geschäft kaufe und sage, dieses Geschäft werde unter dem und dem Namen fortgeführt, deshalb bin ich doch der Inhaber und dieses Geschäft bildet nicht eine juristische Person neben mir. So, glaube ich, verhält es sich mit den Bundesbahnen. Wenn der Bund Bahnen erwirbt und für alle Schulden haftbar wird, so ist er in jeder Hinsicht der Inhaber und ist rechtlich allein interessiert und nicht die Bundesbahnen. Ein Prozess, der also inskünftig gegen die Bundesbahnen geführt wird, ist meines Erachtens ein Prozess, der gegen den Bund geführt wird. Wenn auch nominell gegen die Bundesbahnen geklagt werden kann, so ändert daran jedenfalls nichts, dass doch der Bund der eigentliche Beklagte ist, weil er ja allein an dem ganzen Ausgang des Prozesses interessiert ist. Ich glaube, es wäre nicht einmal zulässig, gesetzlich überhaupt etwas anderes festzusetzen.

Wenn ich von dem Grundsatz ausgehe, dass die Bundesbahnen keine selbständige juristische Person bilden, sondern dass gegen die Bundesbahnen geführte Prozesse eigentlich Prozesse sind, die gegen den Bund geführt werden, so sage ich auch, dass für alle diese Prozesse das nähere durch das Gesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege bestimmt ist. Es ist absolut nicht nötig, etwas neuerdings auszuführen, was in Bezug auf diese Prozesse bereits gesagt ist. Sodann fragt sich überhaupt noch, ob es nicht der Verfassung widersprechen würde, wenn man Bestimmungen, wie sie vorgeschlagen sind, aufnehmen würde. In dieser Hinsicht schliesse ich mich vollständig den Ausführungen des Herrn Scherb an und will nicht Gesagtes wiederholen.

**M. Python:** Je propose la suppression de cet article tel qu'il est formulé par MM. Scherrer et Scherb, il aurait pour conséquence de confondre la



Confédération et l'administration des chemins de fer et par conséquent tous les inconvénients qui ont été signalés l'autre jour au sein de ce conseil se produiront.

Une autre conséquence a été signalée aussi, il faudrait changer l'organisation du tribunal fédéral; je ne veux pas revenir là-dessus.

L'autre jour tout le monde paraissait d'accord pour arriver à une autre solution. M. Scherrer veut que la Confédération soit directement partie aux procès, et comme un domicile est imposé dans chaque canton, elle pourra être attaquée dans tous les cantons. Le département des chemins de fer ou le conseil fédéral sera appelé à donner chaque fois les pouvoirs nécessaires pour soutenir le litige.

Mais voulez-vous que chaque individu lésé par les chemins de fer ait la Confédération pour partie adverse, croyez-vous servir ainsi les intérêts de la Confédération? Pour moi, je ne le crois pas.

Ce qui a déterminé la commission à changer d'opinion, c'est le texte de la constitution qui statue que le tribunal fédéral connaît des procès qui ont lieu entre la Confédération et les cantons, entre corporations ou particuliers comme demandeurs et la Confédération comme défenderesse, lorsque le litige atteint une valeur à fixer par le législateur.

Il faut arriver à une solution qui donne satisfaction aux besoins indiqués, tout en restant dans les termes de la constitution. M. Ammann avait trouvé une solution en fixant l'importance du procès au chiffre de fr. 20,000. Il faisait sa proposition sans enthousiasme, mais parce qu'il ne savait pas un autre moyen de concilier les besoins avec l'article constitutionnel. Au sein de la commission, l'idée a été émise d'attribuer aux chemins de fer fédéraux la personnalité juridique. Par ce moyen, en effet, toute difficulté serait résolue, les chemins de fer fédéraux en matière de procès seraient envisagés comme un particulier, les mêmes règles leur seraient applicables, ils pourraient recourir au tribunal fédéral quand le litige aurait atteint une somme de fr. 1000, je crois. On s'est demandé si l'on pourrait procéder de la sorte et quelles en seraient les conséquences? On s'est posé la question de savoir si une administration officielle de l'état pouvait constituer une personnalité juridique distincte de l'état? A cet égard, il n'y a pas de doute, consultez les auteurs français et allemands, vous verrez que partout cela est admis. En France, les hôpitaux, les fondations, l'académie des sciences constituent des personnalités juridiques distinctes. Est-il possible de faire de même chez nous? Sans doute. Il y a une série de jugements du tribunal fédéral à propos de banques cantonales proclamant que des fondations d'état, administrées d'après les lois et au moyen des fonds de l'état peuvent constituer des personnalités juridiques séparées.

Nous sommes donc libres à cet égard. Du reste, la personnalité juridique est une création pure de la loi, le législateur fédéral est absolument libre en cette matière. Il n'en résultera aucun inconvénient. Il faut bien que l'administration des chemins de fer puisse passer des contrats. Les banques cantonales sont des institutions dans ce genre, ce n'est pas l'état qui soutient les procès de ces banques.

M. le chef du département nous a fait une objection qui est fondée, il a prévu le cas d'une faillite des chemins de fer et nous a dit: si vous attribuez à

l'institution une personnalité distincte de celle de l'état, vous affaiblissez son crédit, quand elle devra avoir recours à un emprunt. Pour prévenir cette difficulté, on insérera dans la loi un article d'après lequel la Confédération répond des engagements contractés par l'administration des chemins de fer. Cela va de soi du reste. De cette manière, vous résolvez la question qui ne l'est pas d'après les propositions de la commission, en disant que toutes les affaires civiles seront traitées par les tribunaux cantonaux, sous réserve du recours au tribunal fédéral.

Ici je répondrai un mot à M. Scherb. Il nous faut abandonner au juge la question de savoir si les chemins de fer fédéraux constituent une personnalité juridique; je ne suis pas de cet avis, le tribunal n'a pas le droit de créer une personnalité juridique, il se bornera à constater si elle existe ou non. Dans certains cantons, la personnalité juridique ne résulte pas nécessairement des dispositions de la loi, mais d'une reconnaissance tacite du gouvernement. En matière fédérale, aucun principe n'est posé par la législation. C'est pourquoi la personnalité juridique doit découler d'un texte formel de la loi.

Je ne vois aucun inconvénient à attribuer la personnalité juridique à l'administration des chemins de fer; on nous dit que c'est la Confédération qui aura l'administration, qui fournira les fonds, etc. Toutes ces circonstances n'empêchent pas d'attribuer à l'entreprise la personnalité juridique.

Il faudrait dire à l'art. 10 que l'administration des chemins de fer est distincte de l'administration fédérale et constitue une personnalité juridique propre, puis ajouter une nouvelle disposition portant que la Confédération est responsable des engagements contractés par l'administration des chemins de fer.

J'ai voulu soulever la question pour qu'elle soit examinée par les excellents juristes que nous avons au sein de ce conseil.

**Geel:** Der Art. 11 ist am Freitag an die Kommission zurückgewiesen worden, weil man Anstand genommen hat, alle Prozesse gegen die Bundesbahnen bei einem Streitwert von wenigstens Fr. 3000 einzig durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen. Man hielt das namentlich aus praktischen Gründen für unthunlich und verlangte, dass der Art. 11 in dem Sinne abgeändert werde, dass die Prozesse erstinstanzlich an die kantonalen Gerichte gelangen.

Von der Kommission sind nun zwei Wege vorgeschlagen worden. Der eine geht dahin, dass man die Bundesbahnen zu einer juristischen Person erhebt, womit die Schwierigkeit des Verfassungsartikels und des Artikels des Gesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege gehoben sein soll. Der zweite Weg besteht darin, dass man in dem vorliegenden Gesetz eine Ausnahmebestimmung aufnimmt, nach welcher die Prozesse auch von Fr. 3000 an aufwärts an die kantonalen Gerichte gelangen.

Meine Auffassung stimmt im Resultate mit derjenigen der Herren Scherb und Scherrer überein. Ich halte dafür, der eine Weg sei nicht wirksam und der andere nicht verfassungsgemäss.

Was die juristische Person anbelangt, so hat Herr Python Urteile des Bundesgerichtes angeführt, wo im Streit zwischen Privaten und kantonalen

Banken die letzteren auch als juristische Personen betrachtet worden seien. Ich habe diese Urteile nachgelesen und die Kenntnissnahme hat mich bestimmt, sehr daran zu zweifeln, ob man überhaupt aus den Bundesbahnen eine juristische Person machen könne. Ich erwähne das Urteil des Bundesgerichtes in Sachen der bündnerischen Kantonalbank vom Jahre 1880. Da setzt das Bundesgericht auseinander, dass das wesentliche Merkmal der juristischen Persönlichkeit einer Anstalt darin bestehe, dass sie mit einer selbständigen Rechts- und Vermögensfähigkeit ausgestattet werde. Das Bundesgericht fährt dann fort, das sei bei der Kantonalbank von Graubünden von drei Gesichtspunkten aus der Fall. Erstens besitze sie eigenes Vermögen, das dem Eigentum nach von dem Staatsvermögen ausgeschieden sei, zweitens handle die Kantonalbank vollkommen selbständig in ihrem ganzen Verkehr und drittens besitze sie eine von der Staatsverwaltung vollständig unabhängige eigene Verwaltung, der Staat habe lediglich ein gewisses Oberaufsichtsrecht. Aus diesen drei Momenten schöpft das Bundesgericht die Ueberzeugung, dass da wirklich eine selbständige juristische Persönlichkeit vorliege. Nun bezweifle ich, ob die Bundesbahnen, wie wir sie in Aussicht nehmen, mit der Kantonalbank von Graubünden in gleiche Linie gestellt werden können. Was das Eigentum anbelangt, so haben wir dort ausdrückliches Eigentum der Kantonalbank, während hier in dem vorliegenden Gesetz es überall heisst, die Bundesbahnen gehen in das Eigentum des Bundes über, wo sie natürlich auch verbleiben. Dann bezweifle ich auch, ob in Zukunft die Schuldverpflichtungen der Bundesbahnen — ich nenne z. B. die Rententitel — im Namen der Bundesbahnen ausgestellt werden. Ich denke, das werde vielmehr im Namen des Bundes geschehen. Ich mache nur so nebenbei darauf aufmerksam, welchen Einfluss eine solche Ausstellung der Papiere auf den Namen der Bundesbahnen auf den Kredit haben könnte. Ferner ist die Verwaltung der Bundesbahnen von derjenigen des Bundes nicht getrennt, sondern in Art. 12 heisst es ausdrücklich: «die Verwaltung der Bundesbahnen bildet eine besondere Abteilung der Bundesverwaltung». Ferner werden die Bundesbahnen nicht auf ihre gesonderte Rechnung betrieben, wie die graubündnerische Kantonalbank ihre Geschäfte betreibt, sondern im Art. 1 heisst es: «Der Bund wird die schweizerischen Bundesbahnen auf seine Rechnung betreiben». Also in den drei kritischen Punkten, in welchen vom Bundesgericht die Rechtssubjektivität der graubündnerischen Kantonalbank erklärt worden ist, herrscht keine Gleichheit mit den Bundesbahnen. Ich möchte also stark bezweifeln, ob es überhaupt zulässig sei, eine solche Persönlichkeit zu kreieren. Wenn es aber auch zulässig wäre, so teile ich die Ansicht des Herrn Scherb, dass es durchaus nicht sicher sei, dass dieser Weg zum gewünschten Ziele führe. Im Grunde genommen ist es der Bund, welcher prozessiert und deshalb greifen auch die bezüglichen verfassungsmässigen und prozessualischen Bestimmungen Platz. Es ist also gar nicht sicher, ob das, was man hier anstrebt, überhaupt auf dem vorgeschlagenen Wege erreicht werden könne.

Dagegen bin ich aus den das letztmal angeführten Gründen der Ansicht, dass irgendwie Abhilfe geschaffen werden sollte. Ich kenne nun

keinen andern Weg hiefür als den, dass man den Streitwert, von welchem an das Bundesgericht als einzige Instanz vindiziert wird, erhöhe. Das ist zulässig. Denn durch ein Bundesgesetz kann die Bestimmung eines anderen Bundesgesetzes modifiziert werden. Ich stelle daher den Antrag, der Art. 11, wie er von der Kommission erstmalig vorgeschlagen worden ist, sei im vollen Inhalt wieder aufzunehmen, mit der einzigen Abänderung, dass der Streitwert statt auf Fr. 3000 auf Fr. 30,000 normiert werde. Der Art. 11 würde in seinem letzten Lemma also lauten: «Für die Behandlung und Beurteilung civilrechtlicher Streitigkeiten gegen die Bundesbahnen finden die bestehenden kantonalen und eidgenössischen Gesetze Anwendung, mit der Beschränkung, dass das Bundesgericht als einzige Instanz urteilt, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens Fr. 30,000 hat». Damit ist doch etwas erreicht, nämlich das, dass alle Prozesse bis auf den Betrag von Fr. 30,000 erstinstanzlich den kantonalen Gerichten zur Beurteilung überwiesen werden. Und das sind gerade die Prozesse, welche man sich scheut, erstinstanzlich dem Bundesgericht zu überweisen. Ferner lässt sich für Prozesse von über Fr. 30,000 Streitwert die einzige Instanz auch sachlich rechtfertigen, weil sie eben von grosser Bedeutung sind und auch mit Bezug auf die vermehrten Kosten von einer ungünstigen Stellung der Parteien nicht gesprochen werden kann, wo der Streitwert so hohe Summen beträgt.

**M. Richard:** Le sentiment unanime du conseil est de modifier la rédaction primitive de l'art. 11 pour rendre aux juridictions cantonales la compétence qu'elles ont eu jusqu'à présent, d'apprécier les litiges en matière de chemins de fer. Nous sommes donc d'accord sur ce point essentiel; il faut seulement en trouver la rédaction et c'est ci que la difficulté commence.

Etant l'auteur d'un amendement sur le sort duquel le conseil n'a pas encore statué, je me permets d'en représenter la partie principale. Je crois que la solution de la difficulté consisterait simplement à introduire une dérogation à l'art. 48 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale. Tous les autres moyens se heurtent à des textes de lois ou entraîneraient une révision constitutionnelle. Il ne faut pas oublier en effet que l'art. 110 de la constitution fédérale est ainsi conçu:

«Le tribunal fédéral connaît des différends de droit civil:

2<sup>o</sup> Entre la Confédération d'une part et des corporations ou des particuliers d'autre part, quand ces corporations ou ces particuliers sont demandeurs et quand le litige atteint le degré d'importance que déterminera la législation fédérale.

Il faut que ces deux conditions soient réalisées, la Confédération défenderesse et un objet litigieux d'une valeur réglée par la loi organique. Lorsque l'on parle du degré d'importance, il ne s'agit évidemment pas de la catégorie des procès, de l'espèce ou de la nature des litiges, mais proprement de leur importance pécuniaire, du degré des intérêts qui y sont engagés, du niveau financier du procès, or l'article 48 de la loi sur l'organisation judiciaire de 1893, a réalisé la seconde condition exigée par

le n° 2 de l'article 110 de la constitution précité. Il fixe le degré d'importance à fr. 3000. Par conséquent pour échapper à cet article 48, il faut inscrire expressément dans le projet en discussion qu'il y est dérogé. Si vous ne le faites pas, les art. 48 et 110 déjà cités resteront applicables aux procès en matière de chemins de fer.

En faisant cette déclaration, la seconde condition exigée par l'art. 110 de la constitution pour déférer au tribunal fédéral seul la connaissance des procès contre la Confédération défenderesse, ne se trouvera pas réalisée. Il n'y aura dès lors pas de violation constitutionnelle par la loi nouvelle, puisque le degré d'importance des litiges en matière de chemins de fer ne sera plus réglé par une loi spéciale. Telle est la position en droit; il faut ou consulter le peuple sur une révision de l'article 110 ou soustraire cette catégorie de procès à l'article 48.

On a imaginé de se tirer d'embarras en disant: Nous allons créer pour l'institution des chemins de fer une personnalité juridique distincte de celle de la Confédération et qui ne sera pas soumise aux art. 48 et 110 déjà cités. C'est très ingénieux, mais ce n'est qu'artificiel. La personnalité juridique peut être conférée à un être vraiment distinct, mais il faut que les circonstances s'y prêtent. Or la Confédération est un être unique, elle ne peut pas, pour les besoins de son administration, se diviser en petits morceaux et dire: dans certains domaines, je suis une personnalité unique, mais en matière de chemins de fer, je me divise. Je le répète, c'est factice. Vous ne pouvez pas du reste passer outre à l'art. 1<sup>er</sup> de la loi que vous avez voté et qui pose cette règle: «La Confédération acquerra et exploitera pour son compte sous le nom de «chemins de fer fédéraux», etc.

C'est donc bien la Confédération qui acquiert et qui exploite; l'administration des chemins de fer forme une division spéciale du département fédéral, une organisation bureaucratique indépendante, je le veux bien, mais, juridiquement les chemins de fer appartiendront à la Confédération. C'est elle qui opère le rachat, c'est elle qui paye, c'est elle qui en cas de faillite serait obligée de payer les dettes. On a tellement la conviction qu'il en est ainsi que notre collègue M. Python voulait inscrire dans la loi que la Confédération répond des engagements des chemins de fer. Si la Confédération est responsable, si elle doit être débitrice de toutes les obligations contractées par les chemins de fer, c'est bien qu'en fait et en droit, elle sera la véritable personnalité juridique propriétaire des chemins de fer. Je ne puis voir qu'une véritable subtilité, permettez-moi cette expression, dans la prétention d'attribuer une personnalité spéciale à une entreprise qui se confond en fait et en droit avec la Confédération elle-même dans l'une des branches de son activité publique.

Je conclus donc qu'il faut insérer dans l'art. 11 nouveau qu'en dérogation de l'art. 48 de la loi sur l'organisation judiciaire les contestations de droit civil en matière de chemins de fer resteront jugées par les tribunaux cantonaux compétents, sous réserve de recours au tribunal fédéral.

J'introduis en outre un second amendement pour donner plus de clarté au mot «recours». Si nous n'avions que le paragraphe premier, des doutes pourraient s'élever sur la signification de ce terme.

En allemand, l'inconvénient ne se présente pas, mais du texte français, on pourrait déduire que dans certaines circonstances toutes réclamations doivent aller directement au tribunal fédéral, ce qui ne serait pas conforme à la volonté du législateur. Il convient de réserver le tribunal fédéral comme autorité suprême de révision et d'appel et non pas comme juridiction à laquelle on peut adresser toutes les plaintes que l'on peut avoir à formuler contre une décision administrative. Afin d'éviter tout malentendu, je vous propose de mettre: «sous réserve de recours au tribunal fédéral contre les jugements cantonaux». Cette rédaction indiquerait avec précision que l'on ne peut recourir au tribunal fédéral que contre un jugement cantonal et non à l'occasion de toutes réclamations courantes. Telles sont les deux observations que je vous sou mets.

Enfin l'assimilation que l'on prétend faire entre les chemins de fer, les postes et les banques cantonales ne résiste pas à l'examen. Au point de vue juridique, on assigne, il est vrai, l'administration des postes devant les tribunaux, mais c'est un régime de tolérance et un jour ou l'autre le tribunal fédéral pourrait se demander si la Confédération ne serait pas fondée à tirer un déclinatoire de l'art. 48. En ce qui concerne les banques cantonales, elles ont leurs statuts propres, leurs capitaux sont distincts de ceux de l'État, leur qualité d'être juridique est établie; il n'y a donc pas identité de circonstances.

En résumé, je recommande au conseil d'adopter les modifications de forme que je propose à l'art. 11.

**Scherb, Berichterstatter der Kommission:** Ich möchte nur bemerken, dass der Antrag des Herrn Richard mit dem Wortlaut der Verfassung nicht übereinstimmt. Herr Richard geht von der Voraussetzung aus, dass der Bund und nicht etwa die Bundesbahnverwaltung der Beklagte sei. Wenn aber der Bund Beklagter ist, so schreibt die Verfassung vor, dass das Bundesgericht urteile, wenn der Streitgegenstand eine durch die Bundesgesetzgebung zu bestimmende Bedeutung habe. Sie müssen also diese Bedeutung des Streitgegenstandes bestimmen. Wir können allerdings den Wert des Streitgegenstandes so hoch ansetzen als wir gut finden, aber wir können nicht, wie Herr Richard will, sagen, dass alle Prozesse, haben sie einen Streitwert, wie sie wollen, erstinstanzlich durch die kantonalen Gerichte entschieden werden müssen.

**Scherrer:** Ich gebe gerne zu, dass der Antrag des Herrn Scherb durchaus verfassungsgemäss ist. Es ist im Gegensatz zu der Art und Weise, wie die Sache im Organisationsgesetz im allgemeinen geregelt ist, zulässig zu sagen, dass wir für Streitigkeiten gegen die Bundesbahnen eine so und so hohe Summe feststellen, bei welcher das Bundesgericht als einzige Instanz urteilt. Allein ich gebe doch zu bedenken, was für einer Konfusion wir entgegengehen, wenn wir für die einen Streitigkeiten die Summe so und für andere wieder anders feststellen. Ich glaube, das gehe nicht an. Wenn Einer, der auf der Post verunglückt, eine Entschädigungsklage von Fr. 4000 stellt, so ist er gezwungen, an das Bundesgericht

als einzige Instanz zu gehen. Wenn er dagegen diese Entschädigungsforderung bei einem Unfall auf der Bahn geltend machen will, so muss er an das kantonale Gericht gelangen. Die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes werden später nicht Jedem gegenwärtig sein. Wenn irgend ein Schweizerbürger nachsehen will, wo und wie er eine Klage einleiten muss, so nimmt er ganz richtig das Gesetz betreffend die Organisation der Bundesrechtspflege zur Hand und holt sich dort Rat. Nun soll da in einem beliebigen Gesetz eine Abänderung einer im Organisationsgesetz enthaltenen Bestimmung vorgenommen werden. Das gefällt mir nicht und deshalb halte ich meinen Antrag aufrecht, den letzten Absatz des Art. 11 einfach zu streichen.

**Scherb**, Berichterstatter der Kommission: Sofern kein Mitglied der Kommission Einsprache erhebt, würde ich den Antrag der Kommission zu gunsten desjenigen des Herrn Geel zurückziehen.

#### Abstimmung. — Votation.

In eventueller Abstimmung wird der Antrag des Herrn Geel gegenüber demjenigen des Herrn Richard mit einer Mehrheit von 35 Stimmen und dann in definitiver Abstimmung gegenüber dem Antrag des Herrn Scherrer mit einer Mehrheit von 34 Stimmen angenommen.

(En votation éventuelle, la proposition de M. Geel l'emporte par 35 voix sur celle de M. Richard, puis, au vote définitif, elle prévaut également par 34 voix contre celle de M. Scherrer.)

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Herr Python hat folgenden neuen Artikel vorgeschlagen: «Die Bundesbahnen dürfen die niedrigsten, bei jeder dem Rückkauf unterstellten Bahnen bestehenden Tarife nicht erhöhen, sondern haben dieselben auf dem ganzen Netze als Maximaltarife anzuwenden. Eine Erhöhung dieser Tarife kann ausschliesslich auf dem Wege eines Bundesgesetzes geschehen». Dem gegenüber hat der Sprechende folgenden Antrag gestellt: «Die Transporttaxen der Bundesbahnen dürfen unter keinen Umständen über die in den Konzessionen der zurückzukaufenden Bahnen vorgesehenen Ansätze erhöht werden».

Sie haben diese beiden Artikel der Kommission zur Untersuchung und Berichterstattung überwiesen. Nachdem der Sprechende in der Kommission seinen Antrag zurückgezogen hatte, hat die Kommission denjenigen des Herrn Python mit allen gegen seine eigene Stimme verworfen. Ich weiss nicht, ob Herr Python unter diesen Umständen an seinem Antrag festhält. Wie ich aus der Aeusserung, die er mir heute Vormittag gemacht hat, schliessen zu dürfen glaube, wird er daran festhalten und denselben nur etwas modifizieren. Ich glaube, Herr Python sollte der Einfachheit halber eingeladen werden, seinen Antrag zunächst zu begründen.

**M. Python**: Je ne veux pas être long. Aujourd'hui nous avons un tarif maximum, prévu dans les concessions et qui ne peut pas être élevé sans l'autorisation des pouvoirs publics. Les concessions seront éteintes par le rachat. Y aura-t-il un tarif maximum à l'avenir? D'après l'organisation qui nous est proposée, les tarifs seront élaborés par la direction générale seulement sans même le concours du conseil d'administration et il n'y a pas de disposition relative à la fixation d'un maximum, le public sera ainsi livré à la merci de la direction générale. C'est pourquoi, il serait bon d'admettre dans la loi un tarif maximum. En Prusse et en Autriche, il y a un tarif maximum fixé par la loi, il me semble qu'il pourrait en être de même chez nous.

A la page 59, le message parle des améliorations de tarifs qui ne manqueront pas de se produire. Je ne demanderai pas comme maximum de réduire les tarifs actuels, bien que je sois fondé à le faire en me basant sur les promesses du message, je prie seulement de statuer que les tarifs actuels ne pourront pas être dépassés. Le président de la commission a fait à cet égard une observation dont je reconnais toute la justesse. Il a dit que pour favoriser le transit international et soutenir la concurrence, les compagnies ont été obligées d'arriver à des prix très bas, de sorte que les tarifs du transit international ne pourraient être appliqués au transit intérieur. En passant on peut faire remarquer que les compagnies ont agi avec beaucoup plus de discernement et de patriotisme qu'on ne l'a dit. C'est d'un tarif exceptionnel que parle M. von Arx et pour mettre ma proposition à l'abri de toute critique, il suffirait de dire: tarif normal.

Je crois que l'introduction d'une clause dans ce sens rassurerait beaucoup de gens qui seraient heureux d'avoir la garantie qu'au moins la situation actuelle ne sera point aggravée. Il me semblerait étonnant que l'administration des chemins de fer ne fût limitée par aucun tarif maximum, tandis que dans tous les pays où il existe des chemins de fer d'état, on a donné des assurances au public en décrétant un tarif maximum fixé par la loi.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der Antrag des Herrn Python würde nach meiner Auffassung nunmehr folgenden Wortlaut haben: «Die Bundesbahnen dürfen die niedrigsten, bei jeder dem Rückkauf unterstellten Bahnen bestehenden Tarife nicht erhöhen, sondern haben dieselben auf dem ganzen Netze als Maximaltarife anzuwenden».

Auch in dieser abgeänderten Fassung halte ich den Antrag des Herrn Python für ausserordentlich gefährlich. Bevor wir einen solchen Artikel aufnehmen, müssen wir uns doch über die Konsequenzen desselben klar sein. Herr Python verlangt nicht nur, dass die Tarife nicht erhöht werden, sondern dass die niedrigsten Normaltarife für das ganze Netz angewendet werden. Sehen wir uns diese Tarife z. B. für den Personenverkehr einmal an. Sie werden finden, dass die Linien Alpnachstad-Luzern, Glarus-Lintthal, Niederglatt-Otelfingen, Dielsdorf-Niederweningen, Ziegelbrücke-Näfels und Schaffhausen-Feuerthalen für die einfache Fahrt die niedrigsten Taxen beziehen. Alpnachstad-Luzern bezieht 10 Rappen für die I., 7 Rappen für die II. und 5 Rappen für die

III. Klasse per km. Für die Hin- und Rückfahrt finden wir die niedrigsten Taxen, nämlich 16,125, 10 und 6,45 Rappen, bei der Centralbahn. Zwischen den Taxen einzelner Linien besteht ein wesentlicher Unterschied. Ich mache nur auf die Linie Brienz-Alpnachstad aufmerksam. Da bezieht die Brünigbahn gegenwärtig für eine einfache Fahrt in I. Klasse 20 Rappen per km, II. Klasse 15 und III. Klasse 6, während nach dem Antrag des Herrn Python nur noch 10, 7 und 5 Rappen bezogen werden dürften. Das Missverhältnis ist noch grösser bei der Hin- und Rückfahrt. Da verlangt die Brünigbahn 32, 24 und 9,6 Rappen, während nach dem Antrag des Herrn Python nur 16,125, 10 und 6,45 Rappen erhoben werden dürfen. Das macht eine Einnahmendifferenz aus, welche im Moment nicht übersehen werden könnte. Im übrigen verweise ich Sie auf die Botschaft des Bundesrates, wo die Tariffragen sehr ausführlich und eingehend besprochen sind. Es ist auch ausgerechnet worden, wie hoch die Einbusse sein würde, wenn man für sämtliche zurückzukaufenden Bahnen die bestehenden niedrigsten Tarife anwenden würde. Bei der J.-S., S. C. B., N. O. B. und V. S. B. — die G. B. kommt vorläufig nicht in Betracht — würde sich für den Personenverkehr ein Ausfall von Fr. 2,855,044 und für den Güterverkehr ein solcher von Fr. 1,628,401, also total ein Ausfall von rund  $4\frac{1}{2}$  Millionen ergeben. Man sieht daraus, wie selbst kleine Abänderungen von bestehenden Tarifen bei der Ausdehnung, welche das künftige Bundesbahnnetz haben wird, sofort grosse Summen ausmachen. Auf der andern Seite ist allerdings anzunehmen, dass wenn wir namentlich im Personenverkehr mit den Tarifen zurückgehen, sich die Zahl der zu befördernden Personen steigern wird. Diese Erfahrung hat die S. C. B. gemacht, bei welcher trotz der bedeutenden Reduktion auf den Retourbillets die Einnahmen nur um etwa Fr. 30,000 geringer waren als im Vorjahr.

Allein nichts desto weniger bin ich der Ansicht, dass wir auf den Antrag des Herrn Python nicht eingehen sollen. Ich bin etwas erstaunt, dass dieser Antrag gerade von derjenigen Seite kommt, von welcher uns mehr oder weniger ans Herz gelegt wurde, die Bahnen largement zu entschädigen, ihnen etwa 100 Millionen mehr zu geben. Diese 100 Millionen würden  $3\frac{1}{2}$  Millionen mehr Zins ausmachen. Rechnen Sie noch die  $4\frac{1}{2}$  Millionen Minder-einnahmen dazu, so haben Sie die 8 Millionen, welche in der Botschaft als Reinertrag ausgerechnet sind und wir hätten dann gar keinen Ueberschuss für die Amortisation u. s. w. Wir sollten doch etwas vorsichtiger sein. Wir wollen doch erst zusehen, was die Bahnen uns kosten, und die ersten Betriebsjahre vorübergehen lassen, dann ist der Zeitpunkt gekommen, die Tarife zu ermässigen. An Zumutungen hiefür wird es nicht fehlen; dieselben werden von allen Ecken und Enden kommen, wenn die Bundesbahnen einmal da sind. Dann soll auch soweit möglich entsprochen werden; aber die Einnahmen der Bundesbahnen schon zum voraus um  $4\frac{1}{2}$  Millionen zu beschneiden, geht meines Erachtens nicht an.

Ich beantrage Ihnen auf den Vorschlag des Herrn Python nicht einzutreten.

**M. Python:** Je ne veux pas prolonger la discussion, mais je ferai observer que dès que la nationalisation sera accomplie, on établira un tarif uniforme,

qui pour certaines contrées sera plus élevé que celui qui existe aujourd'hui. Cette uniformisation constituera par conséquent un recul sur l'état de choses actuel. Voilà le résultat où l'on aboutira d'après les renseignements que vient de donner M. le rapporteur de la majorité de la commission.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag der Kommission wird mit 22 gegen 6 Stimmen dem Antrag des Herrn Python vorgezogen.

(La proposition de la commission l'emporte sur celle de M. Python par 22 voix contre 6.)

#### Uebergangs- und Schlussbestimmungen.

##### *Art. 48.*

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Bei einem normalen Verlauf des Rückkaufes würden die J. S., S. C. B., V. S. B. und das alte Netz der N. O. B. auf 1. Mai 1903 und die G. B. auf 1. Mai 1909 auf den Bund übergehen. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass wenigstens für einzelne Bahnen der Uebergang auf den Bund sich schon früher vollziehen wird. Man hat im Verlauf der Debatte des öfters darauf hingewiesen, dass eine rasche Verständigung des Bundes mit den Bahnen mit Rücksicht auf die Finanzierung der zwischen dem Kündigungstermin und der effektiven Uebernahme auszuführenden Bauten im Interesse des Bundes liege und dass mit Rücksicht auf dieses Interesse den Aktionären etwelche Zugeständnisse gemacht werden können. Der Bund wird behufs baldmöglichster Uebernahme der Bahnen mit den Gesellschaften in Unterhandlungen treten. Diese Unterhandlungen werden bei der einen oder andern Bahn zu einem befriedigenden Resultate führen, bei andern nicht. Das Bundesbahnnetz kann sich also successive gestalten und der Bundesbahnbetrieb mit geringem Umfang beginnen. In diesem Fall kann die gesamte Geschäftsführung vorläufig der Generaldirektion übertragen werden.

Ich messe diesem Artikel keine grosse Bedeutung zu. Die Verhandlungen mit den Bahnen werden natürlich nicht so leicht sein. Es wird wenigstens ein Jahr darüber vergehen und wenn diese Unterhandlungen einmal perfekt sind, so wird der Uebergang voraussichtlich erst mit dem folgenden Kalenderjahr beginnen, sodass zwischen der Uebernahme einzelner Bahnen und der Uebernahme aller Bahnen nur ein kleiner Zeitraum verstreichen würde. Da lohnt es sich wirklich nicht der Mühe, dass man das Personal, das bei der Centralverwaltung angestellt ist, kalt stelle und die betreffende Bahn der Generaldirektion zur Leitung übergebe. Ich habe im Gegenteil die Ansicht, dass dieser Uebergang mit möglichst wenig Störung vor sich gehen und das Personal mit Einschluss der Direktoren und Abteilungschefs einfach auf den Bund übergehen sollte. Das könnte nicht der Fall sein, wenn der Bund den Betrieb einzelner kleiner Netze einfach der Generaldirektion überweisen würde. Immerhin kann man den Artikel so belassen, obschon ich es

nicht ungern gesehen hätte, wenn man den zweiten Satz gestrichen und bloss gesagt hätte: «Die Bildung von Eisenbahnkreisen erfolgt nach Massgabe der successiven Gestaltung des Bundesbahnnetzes.» Ich stelle jedoch keinen Antrag. Namens der Kommission habe ich Ihnen den Art. 48 zur Annahme zu empfehlen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 48a.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Ich habe Ihnen bereits in meinem Votum zur Eintretensfrage auseinandergesetzt, dass das Projekt eines Durchstichs des Simplon seiner nahen Verwirklichung entgegengeht. Natürlich ist dieses Unternehmen für sich allein wegen der verhältnismässig kleinen Strecke einerseits und den grossen Baukosten andererseits nicht lebensfähig und nur als Bestandteil des grossen Netzes der J. S., welches zu befruchten der Simplon berufen ist, denkbar. Unter diesen Umständen ist es selbstverständlich, wenn die am Zustandekommen des Simplondurchstichs interessierten Landesgegenden in dem Gesetz über den Rückkauf der Eisenbahnen Garantien verlangen, dass die Simplonfrage nicht vom Schicksal der J. S. abgelöst und als Frage für sich behandelt werde. Dieses Verlangen erscheint um so berechtigter, wenn man bedenkt, dass im Fusionsvertrag zwischen der S. O. und J. B. L. die Wichtigkeit der Verbindung mit Italien durch den Simplon ausdrücklich anerkannt wird und die neue Gesellschaft sich gegenüber den interessierten Kantonen und zwar gegenüber jedem Kanton für sich verpflichtet, zur Ausführung dieses Werkes zu schreiten, sobald die Bedingungen des Anschlusses und des Betriebes der neuen Linien zwischen der Schweiz und Italien festgesetzt und die vorgesehenen Subventionen beigetragen sein würden.

Die fusionierte Gesellschaft gieng sehr energisch ans Werk, sodass bereits am 24. Oktober 1893 dem Bundesrat ein Projekt vorgelegt werden konnte, welches endlich, nachdem seit Jahrzehnten ein Vorschlag den andern abgelöst hatte, praktische Gestalt annahm. Dem Projekt war zugleich ein Vertrag à forfait mit einer leistungsfähigen Unternehmergruppe, welche die Ausführung des Tunnels und der Zufahrtslinien übernehmen wollte, beigelegt. Die unter der Firma Brandt, Brandau & Cie. vereinigte Unternehmergruppe setzt sich zusammen aus der Tunnelbaufirma A. Brandt und Brandau in Hamburg, der Bank in Winterthur, den Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur und den Herren Locher & Cie. in Zürich. Da wir in die Verbindlichkeiten der J. S. bezüglich des Simplondurchstichs einzutreten gedenken, ist es nicht ganz uninteressant, sich über den Stand der Angelegenheit Rechenschaft abzulegen.

Nach dem genannten Vertrag ist ein Tunnel von 19,7 km vorgesehen, welcher — abgesehen von den Anschlusskurven an beiden Mündungen — in gerader Linie das Gebirge zwischen Rhone- und Diveriathal durchzieht. Das Nordportal des Tunnels im Rhonethal ist circa 2,5 km oberhalb der jetzigen Station Brig projektiert, das Südportal circa 750 m thalabwärts der italienischen Ortschaft Iselle. Die Landesgrenze wird im Tunnel bei km 9,100 vom

Nordportal geschnitten, sodass etwas mehr als die Hälfte der Tunnellänge auf italienisches Gebiet entfällt. Für die Ausführung sind zwei Perioden unterschieden. In der ersten Periode würde ein einspuriger Tunnel und gleichzeitig in einem Abstand von 17 m davon ein Parallelstollen ausgeführt. Für die erste Periode ist eine Bauzeit von 5½ Jahren vorgesehen. Um die Leistungsfähigkeit des einspurigen Tunnels zu erhöhen, soll in der Mitte desselben ein Ausweichgeleise erstellt werden, um das Kreuzen von Zügen zu ermöglichen. Die zweite Bauperiode wird eintreten, sobald der eine einspurige Tunnel für den Verkehr nicht mehr genügen sollte. Es würde alsdann der oben erwähnte Parallelstollen ebenfalls zu einem einspurigen Tunnel ausgeweitet, wofür eine Bauzeit von 4 Jahren in Anschlag gebracht ist. Was die Kosten der Tunnelanlage anbetrifft, so enthält der à forfait-Vertrag mit der Unternehmung Brandt, Brandau & Cie. folgende Posten: 1. Für alle Installationen auf der Nord- und Südseite des Tunnels (u. a. Herstellung der Plätze und Zufahrten, die Wassergewinnung, die Wasserleitungen, die Maschinen, Ventilatoren, Kompressoren, Dynamos, Lokomotiven und Wagen für den Bau, elektrische Beleuchtung etc.) à forfait Fr. 7,000,000. 2. Für den ersten Tunnel samt Ausweichung in der Mitte, Beschotterung, Legen des Geleises (nicht inbegriffen das Material hierzu), Absteckung des Tunnels und Ausführung des Richtstollens für den zweiten Tunnel, sowie der Querstollen Fr. 47,500,000. Die Höhe des Vertrages mit der genannten Firma beträgt also Fr. 54,500,000. Die J. S. hätte von sich aus des fernern noch zu leisten: Für Expropriationen Fr. 310,000, für die nördliche Zufahrtslinie inkl. Bahnhof Brig Franken 1,900,000, für die Korrektion der Rhone Fr. 220,000, für Oberbaumaterial für den ersten Tunnel Fr. 640,000 und für allgemeine Unkosten Fr. 1,250,000 oder zusammen Fr. 4,320,000. Mithin betragen die Gesamtkosten für den einspurigen Tunnel samt Parallelstollen Fr. 58,820,000. Für die Ausweitung und Mauerung des zweiten Tunnels erhält die Unternehmung à forfait Fr. 15,000,000. Dazu kommen noch die Leistungen der Bahnverwaltung mit Franken 878,000 für Beschotterung und Geleise und mit Fr. 342,000 für allgemeine Kosten. Die Gesamtkosten für die zweite Periode betragen somit Fr. 16,220,000. Die doppelspurige Anlage würde demnach eine Summe von rund 75 Millionen erfordern, während das frühere Projekt, welches von einem Banksyndikat abgeschlossen war, 96 Millionen Kosten vorsah.

Die J. S. hat dieses Projekt dem Bundesrate zur Genehmigung unterbreitet. Bevor der Bundesrat darüber Beschluss gefasst hat, liess er dasselbe durch drei ausländische, hervorragende, im Tunnelbau bewanderte Ingenieure prüfen. Es sind dies die Herren Colombo in Mailand, Fox in London und Wagner in Wien. Das Gutachten dieser Herren ist sehr günstig ausgefallen, sodass der Bundesrat keinen Anstand nahm, dem Projekt die definitive Genehmigung zu erteilen. Nachdem diese Genehmigung erfolgt war, wurden die Verhandlungen mit Italien, welche bis dahin immer auf grosse, fast unüberwindliche Schwierigkeiten gestossen waren, wiederum aufgenommen und es hat im Laufe des letzten Jahres eine Verständigung mit Italien stattgefunden. Ueber die hauptsächlichsten Punkte dieser Verständigung habe ich mich bereits in meinem

Referate über das Eintreten ausgesprochen und ich will darauf nicht zurückkommen.

Es bleibt noch die Frage der Subventionen. In dem Vertrag mit Italien ist in Art. 12 vorgesehen, dass die Schweiz und Italien an die J. S. ein Subventionskapital von 20 Millionen Franken zu leisten haben. Ich habe mir von der J. S. eine Aufstellung über diese Subventionen geben lassen. Nach derselben sind für die Schweiz Fr. 16,530,000 vorgesehen. Hievon fallen auf die Eidgenossenschaft 4½ Millionen Franken, auf den Kanton Bern 1 Million, auf den Kanton Freiburg 2 Millionen, auf den Kanton Waadt 4 Millionen, auf den Kanton Wallis 1 Million, auf den Kanton Neuenburg Fr. 1,250,000, auf den Kanton Genf 1 Million, auf die Gemeinde Lausanne 1 Million, auf die Gemeinde Vevey Fr. 270,000, auf die Dampfschiffunternehmung des Genfersees Fr. 270,000 und die Agglomération de Montreux Fr. 240,000. Allerdings sind in diesen Subventionen diejenigen Summen inbegriffen, welche für die Ablösung der sog. Anheimfallsrechte vorgesehen sind. Die Kantone der Westschweiz haben sich bei dem Bau einzelner Linien etc. die Anheimfallsrechte vorbehalten und dieselben müssen nun durch die J. S. von den Kantonen abgelöst werden. Diese Anheimfallsrechte betragen für den Kanton Freiburg Fr. 1,800,000, für den Kanton Waadt Fr. 750,000, für den Kanton Neuenburg Fr. 1,000,000 und für den Kanton Genf Fr. 700,000, also zusammen Fr. 4,250,000. Ich bemerke dabei, dass diese Frage finanziell für den Bund keine Bedeutung hat, indem betr. dieser Anheimfallsrechte die betr. Kantone sich mit der J. S. Gesellschaft auseinanderzusetzen haben werden. Es ist dann vorgesehen, dass Italien an die 20 Millionen 4 Millionen leiste. Wenn diese Subventionen der Schweiz alle eingehen, so hätten wir einen Betrag von Fr. 530,000 über diejenige Summe hinaus, welche die Schweiz eigentlich aufbringen sollte. Dabei ist allerdings zu bemerken, dass die Anteile der Gemeinden Lausanne und Vevey und der Agglomération de Montreux noch zu beschliessen sind. Aber immerhin liegen die Verhältnisse so, dass die Subventionen von Seite der schweizerischen Partizipanten unter allen Umständen geleistet werden dürften.

Die J. S. Verwaltung hat auch über die Rendite dieses Unternehmens eine Expertise ausarbeiten lassen und zwar durch die Herren Dapples und Toggweiler. Diese Herren schätzen die zu erwartenden Einnahmen der Linie Brig-Iselle und der Zufahrtlinien für Reisende auf Fr. 1,860,000, für das Gepäck auf Fr. 190,000, für Tiere und Güter auf Fr. 1,680,000, zusammen also auf Fr. 3,730,000. Gestützt auf diese von Fachmännern aufgestellten Berechnungen kommt die J. S. zu folgender Konklusion: Die Betriebskosten der G. B. mit einer Maximalhöhe von 1200 m über Meer betragen 55 % der Bruttoeinnahmen. Der Kulminationspunkt der Simplonlinie ist die Quote 705. Der Simplontunnel kommt also um ganze 500 m niedriger zu stehen als die G. B. und infolgedessen werden auch die Betriebskosten im Verhältnis zu den Bruttoeinnahmen ganz bedeutend geringer sein als bei der G. B. Die J. S. berechnet nun die Vermehrung der Betriebskosten auf 45 % der Bruttoeinnahmen. Daraus ergibt sich folgende Rechnung: Vermehrung der Bruttoeinnahmen Fr. 3,730,000, Vermehrung der Betriebsausgaben Fr. 1,678,500. Der Einnahmeüber-

schuss beträgt somit Fr. 2,051,500. oder bei einem Anlagekapital von 50 Millionen etwas mehr als 4 % Zins. Da der Tunnel erst dann zweispurig zu erstellen ist, wenn die Bedürfnisse des Verkehrs es erheischen werden, so wird faktisch die Finanzierung sich noch etwas günstiger gestalten. Allein selbst wenn das nicht der Fall wäre, so liegen wie gesagt bestimmte Verpflichtungen der J. S. gegenüber den Westkantonen vor und es ist nicht nur ein Gebot der politischen Klugheit, sondern auch der geschäftlichen Ehrlichkeit, dass wir in die Verpflichtungen der J. S. eintreten.

Es giebt allerdings ängstliche Gemüter, die sich beunruhigen wegen des Einflusses, welchen die Simplonbahn auf die Gotthardbahneinnahmen ausüben könnte. Ich habe es schon gesagt, dass der Verkehr auf der Gotthardbahn in den letzten Jahren so sehr zugenommen hat, dass dermalen die grössten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Bahn gestellt werden. Man hat im letzten Frühjahr die Bemerkung gemacht, dass namentlich für den Güterverkehr erhebliche Störungen in der Spedition eingetreten sind, weil die Gotthardbahn nicht auf der Höhe war, den enormen Verkehr in den bestimmten Fristen zu bewältigen. Es ist nun aber ein Naturgesetz, dass der Verkehr zwischen Frankreich, Deutschland, England, Belgien und Schweden mit Italien von Jahr zu Jahr zunehmen wird. Wir haben diese Verkehrszunahme bereits in den letzten Jahren konstatieren können, obschon in Italien eine wirtschaftliche Krisis geherrscht hat. Wenn in Italien einmal wieder normale Verhältnisse sein werden, wird sich der Verkehr noch steigern. Da kann es nur von gutem sein, wenn der Simplon dem Gotthard einen Teil des Verkehrs abnimmt und denselben entlastet.

Ich glaube also, dass wir auch vom finanziellen Standpunkt aus da nicht viel riskieren. Aber selbst wenn es der Fall sein sollte — ich will nicht zu optimistisch malen — haben wir angesichts der vorliegenden Verträge zwischen den Kantonen und der J. S. die moralische Verpflichtung, diese Abmachungen ehrlich zu halten. Das hat die Kommission bewogen, Ihnen den vorliegenden Antrag zu stellen.

Herr Hoffmann hat noch einen Zusatzantrag gestellt, welcher lautet: «Der Bund wird in gleichem Masse auch die Bestrebungen für Realisierung einer dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entsprechenden Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern.»

Ich überlasse es Herrn Kollega Hoffmann, diesen Zusatzantrag selbst zu begründen.

**Hoffmann:** Sie haben das Amendement, welches ich zu dem von der Kommission vorgeschlagenen Art. 48 a zu beantragen mir erlaubt habe, soeben gehört und ich gestatte mir folgende kurze Begründung meines Antrages.

Ich möchte vorausschicken, dass ich dem von der Kommission gestellten Antrag durchaus sympathisch gegenüberstehe. Der Simplon ist für die welsche Schweiz eine Lebensfrage. Dieselbe bringt für die Realisierung dieses Unternehmens so namhafte Opfer und ist mit einer so anerkennenswerten, nachahmungswürdigen — vom Standpunkt der Ost-

schweiz aus gesprochen — Beharrlichkeit vorgegangen, dass es durchaus erklärlich ist, wenn sie für die Realisierung dieses Unternehmens Garantien verlangt. Es hätte sich allerdings fragen können, ob diese Garantien nicht in der Subvention, wie sie sich nach Art. 10 des Fusionsvertrages von 1889 vorfindet und in denjenigen moralischen Verpflichtungen, wie sie in der Botschaft des Bundesrates hinsichtlich des Simplonunternehmens niedergelegt sind, hätten gefunden werden können. Allein ich begreife, dass die Abgeordneten der Waadt positivere Garantien haben wollten. Es ist daher vom Standpunkt der Billigkeit und Opportunität aus zu begrüßen, dass man in Art. 48 a diese Garantien gegeben hat.

Grundsätzlich gleich liegt meines Erachtens die Situation für einen östlichen Alpenübergang. Das lehrt uns in erster Linie die geschichtliche Entwicklung, wie sie sich in der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung vom Jahre 1872 an dokumentiert. In Art. 3 des Eisenbahngesetzes von 1872 hat man folgenden Grundsatz niedergelegt: «Der Bund wird im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen im Osten, Centrum und Westen der schweizerischen Alpen, die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei namentlich keine Ausschlussbestimmungen gegenüber der einen oder andern dieser Bestrebungen eintreten lassen.»

Es ist hier also die absolute Gleichstellung und Gleichberechtigung des östlichen, des centralen und des westlichen Alpenüberganges festgesetzt. Als es sich im Jahre 1878 darum handelte, der Gotthardbahn eine Subsidie zu gewähren, ist in Art. 5 des Gesetzes betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen folgendes festgesetzt worden: «Eine Subvention vom gleichen Betrage, wie die den im Art. 1 bezeichneten — den bei dem Gotthardbahnunternehmen mit Subventionen beteiligten — Kantonen gewährte, nämlich von je 4½ Millionen, wird ein für allemal auch je für eine dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entsprechende Alpenbahn im Osten und Westen der Schweiz denjenigen Kantonen zugesichert, welche sich an einer solchen finanziell beteiligen werden.» Also auch hier vollständige Gleichberechtigung des im unmittelbaren Vordergrund stehenden Alpenüberganges des Gotthard mit denjenigen im Westen und Osten. Diese Gleichstellung der verschiedenen Alpenübergänge ist auch in der Botschaft zum vorliegenden Gesetze mit den Worten ausgesprochen: «Grundsätzlich gleich liegt die Frage für Alpenbahnbestrebungen der Ostschweiz. Auch hier bestehen einerseits die formellen Verbindlichkeiten und andererseits die Verpflichtung für die Eidgenossenschaft, für alle Landesteile in gleicher Weise besorgt zu sein». Fast mit den gleichen Worten hat der Herr Berichterstatter der Kommissionmehrheit in seinem einleitenden Referat die Gleichstellung der Alpenbahnbestrebungen im Osten der Schweiz charakterisiert und unsern grundsätzlichen Standpunkt als einen berechtigten dargethan.

Man hat allerdings eingewendet, und hat es auch in der Botschaft und im Kommissionsbericht niedergelegt, die Sachlage im Westen und im Osten sei doch eine ungleiche. Es liege eine absolute Unklar-

heit darüber vor, wie sich die Eisenbahnbestrebungen betreffend des Alpenüberganges im Osten noch gestalten werden. Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass diese Unklarheit existiert, dass wir heute weniger, als je ein bestimmtes Projekt vor uns haben, das mit dem Simplon auf gleiche Linie gestellt werden könnte. Diese Unklarheit existiert — das dürfen wir ruhig gestehen — nicht zum mindesten durch unsere eigene Schuld, wobei ich nicht bloss als Ostschweizer spreche, sondern einen namhaften Teil der Schuld speziell auf den Kanton Graubünden mir abzuwälzen erlauben kann. Allein der Mangel eines bestimmten Projektes ändert an der prinzipiellen Berechtigung, die ich postuliert habe, absolut nichts. In meinem Antrag wird dann auch nichts spezifiziert, sondern lediglich im Gesetz die Gleichberechtigung ausgesprochen. Hiezu bedarf es so wenig eines bestimmten Projektes, als es im Jahre 1878 eines bestimmten Projektes bedurft hat, um in Art. 5 des Subsidiengesetzes die Gleichberechtigung auszusprechen. Wir begnügen uns auch mit einem sehr allgemein gehaltenen Ausdruck: «Der Bund wird fördern». Wir verlangen also von Seiten des Bundes weder eine Bauverpflichtung noch eine bestimmte Subsidie, sondern lediglich eine Förderung im gleichen Masse, wie sie gegenüber dem Simplonunternehmen stattfindet.

Wenn wir uns heute die Frage stellen, was eigentlich die Leistung sei, welche der Bund für den Simplon übernehme und in dem vorliegenden Antrag garantiere, so können wir zur Zeit diese Frage nicht beantworten. Vielleicht ist sie gleich null. Dies wäre der Fall, wenn die Kostendeckung und die Rentabilitätsberechnungen, die man aufgestellt hat, sich als richtig erweisen. Vielleicht tritt es sogar ein, dass der Bund sich noch recht gut stellt. Vielleicht ist die finanzielle Leistung des Bundes eine sehr weitgehende. Vielleicht wird sich nach so und so viel Jahrzehnten herausstellen, dass der Bund tief in seine eigene Tasche hat greifen müssen. Dann gebietet die Gerechtigkeit, dass dem Osten der Schweiz eine äquivalente Leistung nicht vorenthalten werde. Diese Frage zu beantworten, ist heute absolut unmöglich.

Man wird nun einwenden, diese Unkenntnis des Einflusses auf das finanzielle Resultat der Verstaatlichung sei ein fatales Moment und könne die Freunde der Verstaatlichung etwas beunruhigen. Darauf antwortete ich mit der Botschaft und mit dem, was wir soeben vom Herrn Referenten gehört haben, dass wir in dieser Richtung eben nicht zu ängstlich sein dürfen, dass die Erfahrung, welche wir mit der Eröffnung der Gotthardbahn und der Arlbergbahn gemacht haben, sich in ähnlicher Weise auch in der Westschweiz und später in der Ostschweiz bewähren wird, dass also die Konkurrenz, welche der östliche Alpenübergang dem westlichen und centralen Alpenübergang machen wird, allmählich durch den zunehmenden Verkehr ausgeglichen wird. Es mag ja sein, dass bei Eröffnung eines dritten Alpenüberganges die finanzielle Einbusse für die zwei bestehenden grösser sein wird als diejenige bei der Eröffnung des zweiten Alpenüberganges für den ersten. Allein das ist kein Hindernis für die Annahme meines Antrages, indem es ein Postulat der Gerechtigkeit und Billigkeit ist, den dritten Alpenübergang nicht entgelten zu lassen, dass er der letzte in der Reihe der Alpenübergänge ist.



Ich machte darauf aufmerksam, dass ich in meinem Antrag durch die Anführung des Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 eine saubere Ausscheidung gegenüber den bündnerischen Schmalspurbahnen aufstellen wollte. Ich glaube, es sei richtig und notwendig, dass wir von Anbeginn an die internationalen Alpenübergänge nicht mit denjenigen Eisenbahnbestrebungen, welche seit der letzten bündnerischen Abstimmung in den Vordergrund des Interesses getreten sind, vermengen und vermischen. Die bündnerischen Schmalspurbahnen sind eine ausschliesslich interne bündnerische Frage, eine Frage der Hebung des Lokalverkehrs im Kanton Graubünden, der Erschliessung der verschiedenen Thalschaften untereinander und mit der Hauptstadt. Die Frage, die uns hier beschäftigt, ist dagegen eine ostschweizerische Frage. In Art. 5 des Subsidiengesetzes von 1878 ist die Subvention von 4½ Millionen nicht dem Kanton Graubünden, sondern der Ostschweiz garantiert worden. Es handelt sich nicht um einen internen Verkehr, der mit der Albulabahn etc. erschlossen sein soll, sondern um einen internationalen Verkehr. Ich stehe den Bestrebungen, wie sie sich gegenwärtig im Kanton Graubünden geltend machen, an und für sich ausserordentlich sympathisch gegenüber und bin auch für eine namhafte Subvention des Bundes an diese Schmalspurbahnen. Ich halte dafür, dass der Kanton Graubünden mit der Abstimmung vom Sonntag vor acht Tagen — freilich nicht allzufrüh — sozusagen seine eisenbahnpolitische Majorität erreicht hat und der Bund für diesen Geburtstag, der gleichzeitig die eisenbahnpolitische Volljährigkeit Graubündens bedeutet, ein namhaftes Geburtstagsgeschenk zu leisten in der Lage sein dürfte. Allein es wäre ganz unrichtig, wenn man dafür einfach diese 4½ Millionen hergeben würde. Diese 4½ Millionen gehören der Ostschweiz für den internationalen Alpenübergang.

Schliesslich möchte ich mir noch die Behandlung der Frage erlauben, wie sich der Antragsteller die Realisierung des Versprechens, das hier im Gesetz aufgenommen werden soll, denkt, welchen realen Wert eine Verpflichtung, wie er sie vorschlägt, eigentlich hat. Ich gebe ohne weiteres zu, dass wir es hier mit einem Wechsel zu thun haben, der unter Umständen auf sehr lange Sicht ausgestellt ist. Allein in einer mehr oder weniger fernen Zukunft wird sich das Projekt eines ostschweizerischen Alpenüberganges doch realisieren. Dann wird die Alternative die sein: Entweder baut der Bund die Alpenbahn, so gut wie er als Rechtsnachfolger der J. S. den Simplon ausbauen will und dann sind alle Verbindlichkeiten, welche er in den Gesetzen von 1872 und 1878 sowie in der jetzigen Vorlage auf sich genommen hat, erfüllt — oder aber das Volk, welchem laut Art. 4 unserer Vorlage die abschliessliche Entscheidung über den Bau neuer Linien vorbehalten bleibt, verwirft den Bau dieser Alpenbahn und dann wird für den Fall, dass sich eine Gesellschaft findet, die den Bau ausführt und die lediglich noch einer Bundessubvention bedarf, dieselbe Ihnen den Schein präsentieren, den wir heute ausstellen und erklären: Jetzt ist der Moment gekommen, wo der Bund an diese Alpenbahn soviel an Subventionen zu bezahlen hat, als er seiner Zeit für den Simplon geleistet hat. Dann können wir uns auf eine Gesetzesstelle und nicht bloss auf sehr

schöne und jedenfalls vollständig ernst gehaltene Erklärungen einer Botschaft und eines Kommissionsberichtes berufen und es ist immer angenehm — ich teile hier vollständig die Ansicht unserer Freunde in der Waadt — eine Gesetzesstelle anrufen zu können statt bloss Motive und Erklärungen, wie sie in der Botschaft und in dem Kommissionsberichte niedergelegt sind.

Es wird aber auch nicht so gefährlich herauskommen. In dieser Richtung sind die Herren, welche Angst haben sollten, dass der Bund sich zu weit einlasse, zu beruhigen. Denn ein Projekt wird trotz aller Bundessubventionen nicht ausgeführt werden, wenn es nicht eine solide Grundlage besitzt. Das ist das beste Ventil, das wir für ein allzuweit gehendes finanzielles Engagement des Bundes aufstellen können.

Ich halte dafür, dass es in der Ostschweiz, speciell auch in dem Kanton, den ich zu vertreten die Ehre habe, einen höchst beklagenswerten Eindruck machen müsste, wenn in der Rückkaufsvorlage nur vom Simplon und nicht auch von dem östlichen Alpenübergang die Rede sein würde. Man könnte der Ostschweiz lange erklären: Was hier gegenüber dem Simplon gethan worden ist, ist eine selbstverständliche rechtliche Verpflichtung, wie sie aus Art. 10 des Fusionsvertrages von 1889 hervorgeht; was die J. S. in diesem Fusionsvertrag gegenüber den einzelnen Kantonen auf sich genommen hat, das muss der Bund als Rechtsnachfolger ausführen — damit werden wir den Eindruck nicht verwischen können, dass der östliche Alpenübergang in dieser Gesetzesvorlage zu Gunsten des westlichen Alpenüberganges geopfert würde. Was für einen Einfluss das auf das Abstimmungsresultat haben würde, will ich Ihnen zu beurteilen überlassen.

Die Ostschweiz tritt mit dem gestellten Antrag nicht als ein Händler, als ein Feilscher vor Sie — wie man den verehrten Herren Kollegen aus der Waadt seiner Zeit vorgeworfen hat —, sondern als eine Persönlichkeit, welche aus der bisherigen Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens die Konsequenzen zieht und welche in dieser Vorlage einen Mangel an Folgerichtigkeit und einen Unterbruch in der Kontinuität unserer eisenbahngeschichtlichen Entwicklung erblicken müsste, wenn wir hier den Simplon ohne seinen östlichen Zwillings- oder wenn Sie wollen Drillingsbruder, mit dem er seit 1878 zusammengeschlossen worden ist, aufnehmen.

Aus diesen Gründen der Billigkeit, der Gerechtigkeit, der natürlichen eisenbahngeschichtlichen Entwicklung und wenn Sie wollen, auch aus Gründen der Opportunität als Freund der Vorlage empfehle ich Ihnen die Annahme des von mir gestellten Amendements.

**Isler:** Der Herr Vorredner hat im Namen der Ostschweiz erklärt, dass er dem Antrag, der den Simplon betrifft, mit voller Sympathie gegenüberstehe. Ich habe schon früher erklärt, dass ich in Bezug auf den Simplon auch nicht feindlich denke. Dagegen teile ich die grosse Sympathie nicht, welche soeben in Bezug auf den einen wie auf den andern Antrag geäußert worden ist, weil ich mir sagen muss, dass durch die Annahme dieser An-

träge das Projekt sehr belastet und bei der Volksabstimmung sehr gefährdet wird. In meinen Augen ist der eine Antrag so berechtigt wie der andere und wenn man der Westschweiz die Hand bietet, soll man es auch gegenüber der Ostschweiz thun. Das verlangt die Gerechtigkeit. Allein auf der andern Seite, wenn man etwas rechnet, bekommt man aus einmal zwei zweimal zwei und dann sind es vier. Oder wenn wir weiter rechnen, hat man 75 Millionen für den Simplon statt der 4 Millionen, die seiner Zeit vorgesehen waren. Auf der andern Seite sagt Herr Hoffmann, dass sie unter allen Umständen einen Eigenwechsel von ebenfalls 75 Millionen — er sagt es nicht in Zahlen, sondern nur in Worten — haben müssen. Das macht zusammen 150 Millionen. Das ist doch eine starke Belastung. Man denkt nicht überall gleich wie in der Westschweiz und in der Ostschweiz. Es dürfte da an die Fabel erinnert werden, welche uns La Fontaine verewigt hat, an die Fabel von dem Hunde, der in seiner Schnauze seinem Herrn das Mittagessen bringt. Nun muss er zu seiner Verwunderung von seinen Kameraden allerlei Zumutungen mit ansehen, die sie an den Inhalt seines Korbes stellen und zuletzt stellt er den Korb ab und beteiligt sich auch an der Verzehrung dessen Inhaltes. So könnte es uns auch in der Mittelschweiz gehen und wir könnten auch zu fordern anfangen. Ich stelle freilich keinen Gegenantrag. Allein ich glaube, wenn durch Annahme der gestellten Anträge auf der einen Seite der Vorlage viele Freunde gewonnen werden, so werden auf der andern Seite ihr auch viele Feinde erwachsen. Wenn ich mich täusche, so ist es um so besser.

Ich hätte gerne noch über einen Punkt Auskunft. Es betrifft die Heimfallsrechte. Ich will diese Heimfallsrechte nicht anfechten. Ich verlange die Auskunft nur, um zu wissen, wie sich die Rechnung stellt. Der Herr Berichterstatter der Kommission hat uns erklärt, diese Heimfallsrechte werden in der Weise liquidiert, dass die betreffenden Beteiligten auf den ihnen zugetheilten Subventionsbeträgen eine Verrechnung vornehmen. Ich habe nichts gegen diese Verrechnung; allein jede Verrechnung hat das Resultat, dass ein Loch entsteht, dass der betreffende Betrag nicht mehr vorhanden ist. Wenn man aber von der Schweiz 16 Millionen verlangt, so verlangt man sie in Geld und nicht in Verrechnung. Wer trägt dann diese Lücke? Ich stosse mit dieser Frage vielleicht offene Thüren ein. Doch ich muss gestehen, dass ich da nicht unterrichtet bin und gerne Auskunft hätte.

Im übrigen erkläre ich noch einmal, dass ich keinen Antrag stelle. Aber ich wollte diese Bedenken äussern. Sie entsprechen einer weit verbreiteten Meinung, die nichts feindliches hat, weder gegen die Ostschweiz noch gegen die Westschweiz. Ich bin ein Mann, der lieber Schritt für Schritt vorwärts gehen will, indem ich mich des französischen Sprüchwortes erinnere: «Qui trop embrasse mal étreint.»

**M. Python:** Je suis tout à fait partisan de l'art. 47 et je le voterai, cependant, je voudrais être fixé sur sa portée; il importe que plus tard, il n'y ait pas de discussion sur le sens qu'il faut attribuer à cette

nouvelle disposition; ce qui m'engage aussi à demander des explications, ce sont les observations qui ont été faites par M. Hoffmann pour justifier son adjonction.

Si l'on envisageait cette disposition comme un engagement formel de la Confédération, je crois que pour lui donner tout son poids, il faudrait dire envers qui l'engagement est contracté. A la base de toute convention, il y a deux volontés. Dans le traité de fusion cette question a été discutée; la société s'est engagée vis-à-vis des cantons intéressés et subventionnants; il serait bon d'agir de même ici afin que le cas échéant on sache à qui il appartiendrait de contraindre la Confédération quand le moment sera venu d'exécuter ses promesses. En somme l'engagement n'existe pas, il n'a aucune valeur si l'on ne sait pas vis-à-vis de qui la Confédération est responsable de sa signature.

Un autre point important pour les intéressés, c'est de savoir si par cette disposition on soustrait la question au référendum, si le jour où la Confédération voudra entreprendre la construction du tunnel du Simplon, elle sera tenue de se décider au moyen de l'élaboration d'une loi soumise au référendum, ou si la question ne reviendra pas devant le peuple? Il est donc nécessaire de s'expliquer sur ce point.

Il serait difficile aujourd'hui de prendre un engagement dans les mêmes conditions pour le Splügen et de dire d'avance que la question sera soustraite au référendum. En effet, il faudra que celle-ci fasse l'objet d'une loi et cette loi sera soumise au référendum si le nombre de signatures nécessaire est recueilli. Du reste, nous ne donnons pas tous la même interprétation à cette disposition, les uns estiment qu'elle n'a pas grande signification, les autres y voient un engagement formel.

A l'art. 2, vous avez dit que la Confédération ne rachètera que les chemins de fer qui seront en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi. Qu'arrivera-t-il pour le Simplon, si la construction du tunnel est commencée sans être achevée au moment du rachat? Il faudrait que la Confédération fût obligée de continuer l'oeuvre entreprise. C'est pour cela qu'à l'art. 2, j'avais proposé de supprimer cette restriction. On n'a pas voulu accepter ce retranchement. La Confédération s'appuyant sur l'art. 2 sera-t-elle autorisée à dire: «Nous ne rachetons pas le Simplon, parce que le tunnel n'est pas encore en exploitation au moment du rachat, nous ne sommes pas tenus de continuer sa construction, l'art. 47 prévoyant le cas seulement où ce travail ne serait pas encore commencé.

Je désirerais avoir des explications sur ce point et apprendre de la part de l'autorité compétente si la construction du Simplon devra faire l'objet d'une loi spéciale et pourra être ainsi portée ultérieurement devant le peuple?

**Bundesrat Zemp:** Der Bundesrat hat den Antrag der Kommission gut geheissen und empfiehlt Ihnen die Annahme desselben. In Bezug auf den Zusatzantrag des Herrn Hoffmann kann ich Ihnen die Meinung des Bundesrates nicht mitteilen, indem derselbe keine Veranlassung genommen hat, sich über denselben auszusprechen. Immerhin glaube ich richtig zu handeln, wenn ich annehme, dass der Bundesrat auch diesen Antrag gutheissen würde

Was zunächst den Art. 48a betrifft, so gehen wir von dem Standpunkte aus, dass in demselben vom Bund keine neuen Verbindlichkeiten übernommen werden, sondern dass eine längst anerkannte und von Niemandem bestrittene Verbindlichkeit des Bundes zum Zwecke des Simplonbaues nach dem heute gewordenen Verhältnis wiederholt bekräftigt werde. Der Bund hat mit Zustimmung des Volkes im Jahre 1878 ein Gesetz erlassen, in welchem ausdrücklich erklärt wurde, dass für den Fall, dass die Kantone der Westschweiz den Simplonbau unternehmen, der Bund diesem Unternehmen die gleiche Subvention zuwende, wie er es damals dem Gotthard gegenüber gethan habe. Diese Verpflichtung besteht fort. Durch den Art. 48a wird daran nur etwas verändert, indem diese Verpflichtung auf die Lage angewendet wird, welche sich für den Fall des Rückkaufes bieten wird. Für den Fall, dass der Rückkauf der fünf Hauptbahnen — J. S. eingeschlossen, — beliebt sollte, musste man sich jetzt schon klar machen, welche Stellung dann der Bund in Bezug auf das Simplonunternehmen haben werde. Das Simplonunternehmen steht heute nicht mehr bloss im Beginn, sondern darüber sind schon internationale Vereinbarungen getroffen, Projekte sind vorhanden, mit einer Unternehmung sind Verträge abgeschlossen, die Subventionen sind bis auf einen geringen Betrag alle liquid gemacht worden. Wir stehen also auf dem Punkt, dass das Unternehmen, wie wir hoffen, in der nächsten Zeit zur Ausführung gelangen werde. Da fragt es sich, welche Stellung der Bund bei dieser Sachlage mit Hinsicht auf sein Versprechen vom Jahre 1878 haben werde.

Die Sachlage schien uns eine sehr klare zu sein. Wenn die Eidgenossenschaft das J. S. Netz erwirbt, so hat der Bund gleichzeitig auch die Verpflichtungen zu erfüllen, welche diese Gesellschaft während ihres Bestandes in Bezug auf den Simplonbau auf sich genommen hat. Die J. S. Gesellschaft hat die Verträge über den Simplonbau abgeschlossen und der Rechtsnachfolger, der Bund, ist gehalten, diese Verpflichtungen zu erfüllen. Das schien uns eine sehr liquide Sachlage zu sein. Der heute vorgeschlagene Art. 48a enthält also einfach etwas, das auch sonst gelten würde, wenn er nicht ins Gesetz aufgenommen wird. Man hat nur aus Opportunitätsgründen bei den interessierten Kantonen gefunden, dass es doch nützlich wäre, wenn der Gedanke im Gesetze selbst zum Ausdruck kommen würde. Das ist die Stellung, die wir eingenommen haben.

Wenn Herr Isler glaubt, der Bund engagiere sich da zu einer Leistung von 75 Millionen und bei der Annahme des Antrages des Herrn Hoffmann zu einer weitem Leistung im gleichen Betrage, so ist die Deduktion nicht als richtig anzuerkennen. Der Bund verpflichtet sich und hat sich verpflichtet zu einer Leistung von 4½ Millionen für das eine und andere Unternehmen. Zu weitem Leistungen seinerseits verpflichtet er sich auch nach Annahme des Art. 48a nicht.

Von Herrn Python ist in Bezug auf den Art. 48a gefragt worden, wie es denn mit der Stellung des Volkes beschaffen sei. Ist das Volk noch in der Lage, sich über diese Verpflichtungen auszusprechen? Wir sagen: Ja. Der Art. 48a soll im Rückkaufsgesetz stehen und das Rückkaufsgesetz im ganzen wird dem Referendum des Volkes unterstellt. Wenn das Volk mit dem Art. 48a nicht einverstanden ist und all-

fällig von daher seine Willensbestimmung gewinnt, über das Gesetz selbst in verneinendem Sinne zu entscheiden, so mag es geschehen. Also diese Sache wird der Volksabstimmung nicht entzogen.

Es ist bemerkt worden, dass es unklar sei, wie es sich mit den Heimfallsrechten verhalte. Ich habe geglaubt, der Herr Referent habe das nötige darüber erklärt. Die Heimfallsrechte bestehen in dem Anspruch der einzelnen Kantone der Westschweiz, dass gewisse Linien, welche auf ihrem Gebiete gebaut worden sind, zu Ende der Konzessionen, also im Jahre 1957, ihnen unentgeltlich zurückfallen. Diese Bedingung steht nicht überall gleich. Aber es sind Ansetzungen in den Konzessionen der Kantone niedergelegt, welche gewisse Vorteile bieten werden auf den Moment, da die Konzessionen auslaufen. Die Kantone haben sich je und je auf den Fortbestand dieser Heimfallsrechte berufen. Die Verwaltung der J. S. hat darüber Untersuchungen angestellt. Die Resultate dieser Untersuchungen sind vom juristischen Standpunkt aus nicht absolut klar und bestimmt. Sie sind für die verschiedenen Kantone verschieden lautend. Immerhin nimmt die Verwaltung der J. S. an, dass einzelne dieser Ansprüche wirklich begründet sind, dass bei andern über den Fortbestand derselben Streitigkeiten entstehen werden, die vom Richter zu entscheiden sind. Endlich hat die Verwaltung der J. S. sich, wie wir vernehmen, sehr richtig dahin erklärt, dass es bei der grossen Frage über den Simplonbau, der die ganze Westschweiz, alle diese Kantone in höchstem Grade interessiere, angezeigt sei, die Anheimfallsrechte auf dem Wege der Verständigung zu liquidieren. Der Bundesrat, der von diesen Unterhandlungen Kenntnis erhalten hat, hat das Vorgehen der J. S. Verwaltung ausdrücklich gebilligt. Denn die Liquidation der Heimfallsrechte ist in dem internationalen Verträge der Schweiz mit Italien über den Simplonbau ausdrücklich formuliert. Es ist in demselben erklärt, die Schweiz leiste 15 Millionen Subventionen, wobei der Bund sich mit 4½ Millionen beteilige und wovon der übrige Betrag von den interessierten Kantonen, Gemeinden und Gesellschaften aufgebracht werde. Dann heisst es in diesem Vertrag: «Der Wert der Heimfallsrechte der beteiligten Kantone kann auf Rechnung dieser Subventionsversprechungen geleistet werden». Also ist in diesem internationalen Verträge die Verrechnung der Heimfallsrechte als ein Teil der Gesamtsubvention gebilligt. Sie haben diesen internationalen Vertrag seiner Zeit genehmigt und damit auch anerkannt, dass es zulässig sei, die Heimfallsrechte bei der Frage der Subventionen in Anrechnung zu bringen.

Was den Antrag des Herrn Hoffmann anbelangt, so habe ich erklärt, dass ich annehme, dass der Bundesrat, wenn er sich darüber auszusprechen hätte, demselben zustimmen und dessen Annahme empfehlen würde. Wir sind nämlich nie anderer Meinung gewesen, als dass die Bestimmung des Gesetzes von 1872, welche erklärt, dass der Bund sich zur besondern Aufgabe mache, Alpenbahnen zu bauen und seinerseits alles zu thun, was den Bau derselben fördern könne, fortbestehe. Wir haben auch nie daran gezweifelt, dass das Gesetz von 1878 — ein Gesetz und nicht ein Bundesbeschluss, ein Gesetz, das das Referendum passiert hat — mit der Inaussichtnahme einer Subvention von 4½ Millionen an eine östliche Alpenbahn ebenfalls fortbesteht. Da der Vorschlag

des Herrn Hoffmann nichts anderes bedeuten soll und seinem Wortlaut nach nichts anderes bedeutet als die Wiederholung jener Versprechung vom Jahre 1872 und 1878, so ist nichts dagegen einzuwenden, dass diesem Antrag Folge gegeben werde. Ich habe nämlich zu meiner Beruhigung zu konstatieren, dass Herr Hoffmann in seinem Votum ausdrücklich erklärt hat, dass nichts anderes als die Auffrischung jener früher eingegangenen Verpflichtung des Bundes angestrebt werde und er hat weiter erklärt, dass auch in der Ausdrucksweise in gleichem Masse nichts anderes als die Leistung einer Subvention von  $4\frac{1}{2}$  Millionen an eine östliche Alpenbahn verstanden sei. Unter diesen Umständen ist gegen die Zustimmung gar kein Bedenken zu haben.

Ich möchte Ihnen beide Anträge zur Annahme empfehlen.

**Ritschard:** Herr Isler hat mit Rücksicht darauf, dass es viele ängstliche Gemüter gebe, welche die finanzielle Mehrbelastung nicht gerne sehen und unter Umständen gegen die Vorlage Stellung nehmen würden, einige finanzielle Bedenken geäußert. Ich halte dafür, dass man derartige Bedenken jeweilen sofort zu beschwichtigen und ihnen entgegenzutreten suche, wo es möglich ist. Das kann meiner Ansicht nach im vorliegenden Falle in vollständig zureichender Weise geschehen. Es ist immer und immer wieder darauf hinzuweisen, dass der projektierte Rückkauf der verschiedenen in Frage stehenden Linien für die Eidgenossenschaft durchaus kein oneröses Geschäft ist. Die Privatgesellschaften haben allerdings bedeutende Opfer gebracht. Diese sind ihnen aber nicht zu vergüten. Sie haben auch die technischen und administrativen Schwierigkeiten überwunden und wir stehen vor einem durchaus gesäuberten Geschäft, das wir empfehlen wollen und von dem wir mit aller Beruhigung sagen können, dass es das wert ist, was wir dafür bezahlen, auch den Fall gesetzt, dass bei dem bundesgerichtlichen Spruch etwas höher gegangen werden müsste als die Vorschläge des Bundesrates lauten. Ja ich glaube, dass wir sogar ein gutes Geschäft machen werden. Das geht am besten daraus hervor, das Sie die Bestimmung in das Gesetz aufgenommen haben, nach welcher innerhalb 60 Jahren die ganze Eisenbahnschuld aus den Einnahmen der Bahnen abgetragen wird und wir also nach 60 Jahren ein vollständig schuldenfreies Eigentum haben werden.

Mit Rücksicht hierauf liegt es meiner Ansicht nach durchaus in der Aufgabe des Bundes, in Eisenbahnfragen nicht nur gewissermassen dasjenige einzuheimen, was andere geleistet haben, sondern sich auch bereit zu erklären, unter gewissen Umständen Opfer zu bringen. Sonst stände ja die Eidgenossenschaft viel hinter den Kantonen zurück. Denn es ist wohl fast kein Kanton in der Schweiz, der nicht grössere oder kleinere — einige sehr grosse — Opfer für das Eisenbahnwesen gebracht haben. Wenn man immer sagt, die Eidgenossenschaft sei einzig noch das leistungsfähige Staatswesen, so würde es ihr schlecht anstehen, wenn sie in Eisenbahnsachen die Politik befolgen würde, alles auf die Kantone abzuladen und selbst mit keinem Finger die Last anzurühren. Das Geld, das sie unter Umständen in die Alpenübergänge hineinzuwerfen im Falle sein wird,

ist durchaus nicht verloren. Denn es ist nicht ausser Acht zu lassen, dass sowohl durch den Simplon als durch einen ostschweizerischen Alpenpass unsere Haupteisenbahnstränge in mächtiger Weise alimentiert werden. Es ist hier die Gotthardbahn als Beispiel hinzustellen. Unser Eisenbahnwesen lag vor der Eröffnung der Gotthardbahn sehr darnieder. Die N. O. B. war in schwierigen Tagen. Die S. C. B. befand sich in ziemlich schwierigen Verhältnissen. Bei der Bern-Luzern-Bahn war das gleiche der Fall. Aber durch die Eröffnung des Gotthards sind alle diese Bahnen bedeutend gehoben und wiederum in blühende Finanzzustände zurückgeführt worden. Wir im Kanton Bern haben es mit der Bern-Luzern Bahn am besten erfahren. Nach der Eröffnung der Gotthardbahn wurde uns auch die Brünigbahn möglich gemacht und dieselbe ist infolge der Zufuhr vom Gotthard her eine rentable Linie geworden.

Ich halte also dafür, dass es in der Aufgabe des Bundes liege, dass er sich unter Umständen auch bereit erkläre, Opfer zu bringen. Er kann dies um so besser thun, als er durch den Rückkauf in keine schwierige finanzielle Situation hineingerät und weil ein grosser Teil des erworbenen Eisenbahnnetzes durch die zukünftigen Alpenbahnen alimentiert werden wird. Ich glaube deshalb, es sei von Nutzen, lautwerdende finanzielle Bedenken jeweilen Schritt auf Schritt zu widerlegen.

**Isler:** Nur zwei Bemerkungen. Ich möchte zunächst mich selber in einem Punkte korrigieren. Es ist mir bemerkt worden, meine Rechnung sei in einem gewissen Sinne nicht richtig. Ich muss das zugeben. Ich habe nämlich vergessen, von den 75 Millionen die Subventionen abzuziehen. Diese werden ja mit Ausnahme der  $4\frac{1}{2}$  Millionen von Dritten beigetragen werden. Wenn der Simplon nach dem grösseren Projekt ausgeführt wird, so haben wir eine Last von rund 45 Millionen und nicht 75 Millionen, die der Bund übernehmen wird. Und wenn wir nach dem Antrag des Herrn Hoffmann die Ostschweiz in gleicher Weise wie die Westschweiz berücksichtigen, so macht es 2 mal 45 gleich 90 Millionen. Darin will ich mich sofort korrigieren. Denn ich möchte nicht dazu beitragen, unter der Bevölkerung Irrtümer zu verbreiten. Dagegen ist meines Erachtens nicht richtig, dass der Bund mit der Annahme der beiden Anträge nichts übernehme als je  $4\frac{1}{2}$  Millionen. Die braucht er nicht zu übernehmen. Die hat er schon übernommen. Dagegen soll er mehr übernehmen. Er soll bei der J. S. die Verpflichtung der Gesellschaft übernehmen und diese Verpflichtung besteht im Bau des Simplons. Der Bau des Simplons kostet Geld und es sind nur die Subventionen da, die den Bund nicht belasten. Alles andere muss er als Rechtsnachfolger der J. S. übernehmen. Deshalb ist es nach meiner Auffassung eine maniere de parler, wenn man sagt: der Bund übernehme nur die  $4\frac{1}{2}$  Millionen. Als Souverän gehen uns die Verpflichtungen der J. S. nichts an, sondern nur als Rechtsnachfolger.

Die zweite Bemerkung betrifft die Heimfallsrechte. Hier habe ich die Antwort nicht erhalten, die ich gewünscht habe. Ich kenne die Natur und Bedeutung der Heimfallsrechte. Ich weiss auch, dass im Staatsvertrag mit Italien vorbehalten ist, dass diese Heimfallsrechte losgelöst und mit den Subventionen ver-

rechnet werden. Das ist ganz in Ordnung. Aber was ich hätte wissen wollen, ist das: Wie wird das Loch in der Kasse, das durch die Verrechnung entsteht, ausgefüllt? Der Betrag, der durch die Verrechnung von den Subventionen wegfällt, sollte doch in Geld vorhanden sein, wenn man daraus Tunnel bauen, Schienen kaufen kann etc. Darüber hat man keinen Aufschluss erteilt.

**M. Ruchet:** Je ne prends pas la parole pour défendre l'art 47 qui n'est combattu par personne et a trouvé un vaillant défenseur dans le rapporteur de la commission qui en a démontré la justice. Mais notre collègue M. Python a émis certains doutes au sujet de la portée de cet article! Quant à moi, je n'en ai jamais eu, je l'ai toujours considéré comme un engagement absolu de la part de la Confédération, à construire le Simplon en cas de rachat; l'art. 47 nouveau vient en dérogation de l'art. 3, respectivement 4, de la présente loi qui dit «Si par la suite, d'autres lignes que celles mentionnées à l'art. 2 devraient être acquises ou de nouvelles lignes être construites par la Confédération, chacune de ces acquisitions ou constructions aura à faire l'objet d'une loi fédérale».

Si nous avons manifesté auprès de la commission le désir d'introduire l'art. 47, c'est que nous voulions être garantis d'une manière absolue contre toute éventualité en ce qui concerne le percement du Simplon, nous ne voulions pas abandonner nos droits et nous exposer au hasard d'une votation fédérale. M. le chef du département nous a répondu catégoriquement qu'il n'y avait pas besoin d'une nouvelle loi pour le Simplon, mais que le peuple se prononcerait sur cette question en même temps que sur celle du rachat. L'art. 3 ne sera donc pas applicable au Simplon.

Si nous n'avions pas demandé l'introduction de l'art. 47, nous aurions abandonné en faveur de la compagnie du Jura-Simplon tout le bénéfice d'un travail de 40 années, ainsi que les droits que les cantons intéressés possèdent vis-à-vis de la compagnie de par le contrat de fusion. L'art. 10 troisième paragraphe de ce contrat porte ce qui suit:

«A cet égard et pour donner une garantie aux cantons qui ont voté des subventions pour le percement du Simplon, la nouvelle compagnie s'oblige vis-à-vis de ces cantons et vis-à-vis de chacun d'eux en particulier, à procéder à l'exécution de cette entreprise (tunnel du Simplon et ligne d'accès du côté nord), aussitôt que les conditions de raccordement et d'exploitation de la nouvelle ligne auront été fixées entre la Suisse et l'Italie et que les subventions en faveur du tunnel auront atteint la somme d'au moins 30 millions.»

Dès lors, cette somme a été réduite et la compagnie s'est engagée à construire la ligne conformément à l'art. 12 du traité conclu avec l'Italie le 25 novembre 1895 qui dit: «Le conseil fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon la subvention de quatre millions et demi de francs accordée par la loi fédérale du 22 août 1878, en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes à l'occident du Gothard.»

Le gouvernement italien s'engage de son côté, à payer à la compagnie Jura-Simplon une subvention

annuelle de soixante-six mille liras, à partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès indiquées dans l'art. 2, et cela pendant toute la durée de la concession.

La compagnie Jura-Simplon prévoit en outre l'obtention d'une subvention de dix millions et demi de francs de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations) et de quatre millions de liras de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations intéressées à l'entreprise).

La renonciation aux droits dits de réversion qui, à teneur des concessions, appartiennent aux cantons sur certaines sections de lignes traversant leur territoire, pourrait être comprise dans la subvention ci-dessus de 10 millions et demi à fournir par la Suisse.»

La compagnie du Jura-Simplon est donc obligée vis-à-vis des cantons intéressés de construire le Simplon si tôt que les subventions auront atteint la somme de 15 millions du côté de la Suisse et de 4 du côté de l'Italie. Si donc la loi du rachat était votée sans l'art. 47, nous abandonnerions, de gaité de coeur, les droits que nous avons vis-à-vis de la compagnie.

En rachetant cette compagnie, la Confédération assume les obligations de celle-ci et j'estime qu'il est de toute justice d'admettre l'art. 47 pour garantir expressément les droits conférés aux cantons par le traité de fusion qui a été sanctionné par l'assemblée fédérale.

Un mot de réponse à M. Isler en ce qui concerne les droits de réversion prévus à l'art. 12 du traité avec l'Italie. La Suisse apporte une subvention en espèces ou en travaux déjà faits aujourd'hui; le capital-action payera les droits de réversion qui s'élèvent à un peu plus de quatre millions et la Confédération les rachètera à l'entreprise.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Die Auseinandersetzungen des Herrn Isler veranlassen mich zu einer kurzen Erwiderung.

Ich finde, dass Herr Isler seit der letzten Woche nicht ganz konsequent geblieben sei. In seinem Votum zur Eintretensfrage hat er uns sehr schön gesagt, man müsse mit grossen Gedanken, nicht verzagt und mutlos an derartige Projekte, wie die Verstaatlichung eines sei, herantreten. Das unterschreibe ich ganz. Ich sage aber auch, wir dürfen nicht verzagt und mutlos an die Simplonangelegenheit herantreten und zwar umso weniger, weil wir da nur Versprechungen an die seiner Zeit zurückzukaufende Gesellschaft erfüllen. Ich gebe gerne zu, dass es sehr bequem sein wird, mit den 50 Millionen vor dem Volke zu fechten und zu sagen: die Eidgenossenschaft giebt da 50 Millionen, da dann noch 50 Millionen für eine östliche Alpenbahn folgen werden. Allein es muss doch darauf aufmerksam gemacht werden, dass die beiden Projekte auseinanderzuhalten sind. Beim Simplon haben wir es mit ganz bestimmten Abmachungen zu thun und es ist namentlich zu beachten, dass wenn die Bahnen nicht verstaatlicht werden, der Bund die Simplon Bahn nicht zu bauen hat, sondern dass dieses Werk in allernächster Zeit doch ausgeführt wird. Es ist sogar wahrscheinlich, dass alle Vereinbarungen betreffend den Simplon fertig sein werden, wenn wir über das Verstaat-

lichungsprojekt zur Abstimmung gelangen. Ferner muss darauf hingewiesen werden, dass das Unternehmen des Simplon von einer Privatgesellschaft ausgeführt wird, die — sie müsste nicht eine Aktiengesellschaft sein — nicht nur das Wohl des Landes im Auge hat, sondern die von dem Durchstich des Simplon eine heilsame Einwirkung auf die Einnahmen des übrigen Netzes erwartet. Diese Erwartung wird sicher eintreten, wenn man bedenkt, dass nur noch 21 km zu erstellen sind, um die Verbindung zwischen Italien und dem Netz der J. S. herzustellen. Wenn das aber bei der J. S. der Fall ist, so wird es auch bei der zukünftigen Bundesbahn der Fall sein. Wir haben also ein eigenes Interesse daran, den Durchstich des Simplon zu fördern.

Was die Heimfallsrechte anbelangt, so hat Herr Ruchet die nötige Auskunft schon erteilt. Mir scheint die Frage ausserordentlich einfach zu sein. Darüber ist man einig, dass die Heimfallsrechte ein Geschäft sind, welches zwischen der J. S. und den betreffenden Kantonen zu liquidieren ist. Wenn das vorliegende Gesetz einmal angenommen ist und man zum Bau des Simplon schreitet, wird der Bund einfach die betreffenden Subventionsbeträge von den Kantonen abverlangen. Wo die Kantone die Beträge hernehmen werden, ist dann ihre Sache. Ich stelle mir allerdings vor, dass eine Verrechnung stattfindet, dass die Kantone den Bund auf die Gesellschaft anweisen. Dann sind die betreffenden Beträge einfach von dem bezahlten Aktienkapital der J. S. abzuziehen.

Was die andern 50 Millionen anbelangt, für welche wir uns mit der ostschweizerischen Alpenbahn angeblich noch engagieren, so wird noch viel Wasser den Rhein hinunterfliessen, bis wir zur Be-

zahlung einer Schuld veranlasst werden. Es wird noch eine geraume Zeit verfliessen, bis die Verständigung mit Italien erfolgt ist, bis man über die beidseitigen Zufahrtslinien einig ist, bis die 20 Millionen Subventionen beschlossen sind, bis der Vertrag mit einer Unternehmerfirma abgeschlossen ist etc. Wenn man aber einmal so weit ist, so ist es unsere Pflicht, dass wir für die Ostschweiz eintreten wie wir für den Simplon eingestanden sind und unserm Bundesbahnnetz durch den Bau der östlichen Alpenbahn die notwendige und rationelle Ergänzung gebe.

Ich beantrage Ihnen, den Art. 48a mit dem Amendement des Herrn Hoffmann anzunehmen.

Was den Antrag des Herrn Python anbelangt, so erkläre ich namens der Kommission, sofern von keinem Mitglied Opposition erhoben wird, Annahme desselben.

#### A b s t i m m u n g. — V o t a t i o n.

Der Antrag der Kommission, amendiert durch die Herren Hoffmann und Python, wird ohne Opposition angenommen.

(La proposition de la commission, augmentée des adjonctions proposées par M. Hoffmann et par M. Python, est adoptée sans opposition.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

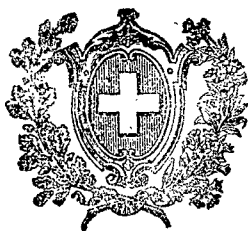
### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.06.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	611-628
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 806

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> 35

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.

## Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Neue Anträge betreffend die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Nouvelles propositions concernant organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Anträge  
von Herrn Ständerat Python.

25. Juni 1897.

II.

Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Art. 10. Die Verwaltung der Bundesbahnen bildet eine besondere getrennte Abteilung der Bundesverwaltung.

Art. 11. Das Bundesbahnnetz wird in sechs Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben, jedoch nicht aus Teilen verschiedener Kantone gebildet werden dürfen. Die Umschreibung der einzelnen Kreise bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.

Befugnisse der Bundesbehörden.

Art. 12. Die Befugnisse der Bundesversammlung sind:

1. die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
2. der Erlass von Gesetzen betreffend den Erwerb oder Bau von Eisenbahnen.

Art. 13. Die Befugnisse des Bundesrates sind:

1. der Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze;
2. die Wahl von 29 Mitgliedern des Verwaltungsrates;
3. die Genehmigung der Wahl der Mitglieder der Generaldirektion;
4. die Genehmigung der Wahl der Kreisdirektionsmitglieder;
5. die Genehmigung des Jahresbudgets;
6. die Berichterstattung über die Jahresrechnung und Geschäftsführung an die Bundesversammlung;

Propositions  
de M. le conseiller aux Etats Python.

25 juin 1897.

II.

Organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Art. 10. L'administration des chemins de fer fédéraux constitue une division spéciale et distincte de l'administration fédérale.

Art. 11. Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en six arrondissements qui ont leur siège à Lausanne, Berne, Bâle, Lucerne, Zurich et St-Gall, et ne peuvent toutefois être formés de parties de différents cantons. Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements.

Attributions des autorités fédérales.

Art. 12. L'assemblée fédérale a les attributions suivantes:

1. l'examen et l'approbation du compte et du rapport de gestions annuels;
2. l'élaboration des lois ayant pour objet l'acquisition ou la construction de chemins de fer.

Art. 13. Le conseil fédéral a les attributions suivantes:

1. l'élaboration du règlement d'exécution de la présente loi;
2. la nomination de 29 membres du conseil d'administration;
3. la ratification du choix des membres de la direction générale;
4. la ratification du choix des membres des directions d'arrondissement;
5. l'approbation du budget annuel;
6. le préavis sur le compte annuel et sur le rapport de gestion soumis à l'assemblée fédérale;

7. die Vorbereitung von Gesetzesentwürfen über Bau oder Erwerb von Eisenbahnen;
8. die Aufsicht und Ueberwachung, welche der Bundesrat gegenwärtig gegenüber den Privatbahnen ausübt.

#### Organe der Verwaltung.

Art. 14. Die Organe der Centralverwaltung der Eisenbahnen sind :

- a. der Verwaltungsrat;
- b. die Generaldirektion.

Art. 15. In jedem Kreise besteht

- a. ein Eisenbahnrat;
- b. eine Direktion.

#### Verwaltungsrat.

Art. 16. Der Verwaltungsrat besteht aus 60 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt :

- 29 durch den Bundesrat,
- 25 durch die Kantone und Halbkantone,
- 6 durch die Kreiseisenbahnräte.

Der Bundesrat wird bei den von ihm vorzunehmenden Wahlen darauf Bedacht nehmen, dass Handel, Industrie und Landwirtschaft in billiger Weise vertreten sind.

Art. 17. Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden für eine Amtsdauer von drei Jahren gewählt.

Art. 18. Der Geschäftskreis des Verwaltungsrates umfasst:

1. die Aufsicht über die gesamte Verwaltung des Bundesbahnnetzes;
2. die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion, unter Vorbehalt der Genehmigung des Bundesrates;
3. die Wahl der unmittelbar unter dem Befehl der Generaldirektion stehenden Betriebschefs;
4. die Feststellung des dem Bundesrate einzureichenden Voranschlages;
5. die Prüfung der durch Vermittlung des Bundesrates der Bundesversammlung zu unterbreitenden Jahresrechnung und des Jahresberichts;
6. die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation;
7. die Genehmigung der Tarife;
8. die Feststellung der Normen für Aufstellung der Fahrtenpläne (Ausscheidung der Zugskategorien, Zahl der Fahrten, Fahrgeschwindigkeiten etc.);
9. die pachtweise Inbetriebnahme von Bahnstrecken, welche dem Bunde nicht angehören;
10. die Ratifikation von wichtigern Vereinbarungen mit andern Transportunternehmungen über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen;
11. die Ratifikation von Vereinbarungen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken, ferner über gemeinschaftliche Verkehrseinrichtungen;

7. l'élaboration des projets de lois ayant pour objet la construction ou l'acquisition de chemins de fer;
8. les attributions de surveillance et de contrôle que le conseil fédéral exerce actuellement à l'égard des chemins de fer privés.

#### Organes de l'administration.

Art. 14. Les organes de l'administration centrale des chemins de fer sont :

- a. le conseil d'administration;
- b. la direction générale.

Art. 15. Il y a dans chaque arrondissement:

- a. un conseil des chemins de fer;
- b. une direction.

#### Conseil d'administration.

Art. 16. Le conseil d'administration se compose de 60 membres nommés comme suit :

- 29 par le conseil fédéral;
- 25 par les cantons et les demi-cantons;
- 6 par les conseils des chemins de fer d'arrondissement.

Le conseil fédéral veille dans ses nominations à ce que le commerce, l'industrie et l'agriculture soient équitablement représentés.

Art. 17. Les membres du conseil d'administration sont nommés pour une période de trois ans.

Art. 18. Les attributions du conseil d'administration sont :

1. la surveillance de l'ensemble de l'administration du réseau des chemins de fer fédéraux;
2. la nomination des membres de la direction générale, sous réserve de la ratification du conseil fédéral;
3. la nomination des chefs de service placés immédiatement sous les ordres de la direction générale;
4. la fixation du budget annuel à soumettre au conseil fédéral;
5. l'examen du compte et du rapport de gestion annuels à soumettre à l'assemblée fédérale par l'entremise du conseil fédéral;
6. la fixation des règles suivant lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises;
7. la ratification des tarifs;
8. la fixation des règles suivant lesquelles doivent être établis les horaires (distinction des catégories de trains, nombre des courses, vitesse, etc.);
9. la prise à bail de lignes n'appartenant pas à la Confédération;
10. la ratification des conventions importantes passées avec d'autres entreprises de transport pour le trafic réciproque et pour les conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes;
11. la ratification des conventions passées avec d'autres entreprises de chemins de fer pour la cojouissance des gares, ateliers et tronçons de lignes, ainsi que d'ouvrages communs;

12. die Feststellung des Tracés neuer Linien, der Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau, ferner für das Rollmaterial;
13. die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, welche den Betrag von Fr. 500,000 übersteigen;
14. den Ankauf von Liegenschaften, deren Erwerb nicht zur Ausführung von Bahnbauten erfolgt, sofern der Kaufpreis Fr. 200,000 übersteigt, ebenso der Verkauf von Liegenschaften im Werte von mehr als Fr. 50,000;
15. die Festsetzung der Besoldungen der von ihm gewählten Beamten, im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets;
16. der Erlass allgemeiner und einheitlicher Bestimmungen über die Besoldung der Beamten und Angestellten und die Anstellung des Personals;
17. die Prüfung der von den Kreisräten ausgehenden Vorschläge betreffend Verbesserungen im Betriebe, sowie die Begutachtung von Abänderungen in der Eisenbahngesetzgebung;
18. die Entgegennahme der vierteljährlichen Einnahmen- und Ausgabeabschlüsse;
19. die Eröffnung von Specialkrediten für ausserordentliche Erneuerungs- und Bauarbeiten, deren Kostenbetrag Fr. 500,000 übersteigt;
20. die Eröffnung von Supplementarkrediten für Ausgaben, welche die im allgemeinen Budget und unter den Specialkrediten ausgesetzten Kredite um 10 % übersteigen.

Art. 19 = Art. 21 der Kommission.

Art. 20 = Art. 22 » »

Art. 21 = Art. 23 » »

Art. 22 = Art. 24 » »

Art. 23 = Art. 25 » »

#### Die Generaldirektion.

Art. 24. Die Generaldirektion besteht aus drei Mitgliedern.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre.

Der Sitz der Generaldirektion ist in Bern.

Die Mitglieder müssen in Bern wohnen.

Art. 25. Der Bundesrat ernennt aus den Mitgliedern den Präsidenten.

Art. 26. Die Befugnisse der Generaldirektion sind:

1. Die Leitung und Aufsicht über den gesamten Betrieb der Bundesbahnen, sowie über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen.
2. Sie hat vor allem die Aufgabe, dafür zu sorgen, dass die verschiedenen Dienstzweige in einheitlicher und gleichmässiger Weise geordnet sind.

Zu dem Zwecke hat sie die allgemeinen Dienstvorschriften, Instruktionen und Reglemente, sowie spezielle Instruktionen für die unmittelbar unter ihr stehenden Beamten und Angestellten auszuarbeiten.

3. Sie besorgt die allgemeine Buchführung, die zentrale Kasse der Bundesbahnen, für welche

12. la fixation du tracé des lignes nouvelles, des plans-types pour les terrassements, les ouvrages d'art, la voie de fer, les bâtiments et le matériel roulant;

13. l'approbation des plans et des contrats de construction dont le montant dépasse 500,000 fr.;

14. l'achat d'immeubles non destinés à des constructions servant au chemin de fer et dont le prix dépasse 200,000 francs, la vente d'immeubles d'une valeur supérieure à 50,000 fr.;

15. la fixation, dans les limites de la loi et du budget, du chiffre des traitements des fonctionnaires dont il a la nomination;

16. la fixation des règles et des conditions générales uniformes à appliquer pour les traitements des fonctionnaires et employés et pour l'engagement du personnel;

17. l'examen des propositions formulées par les conseils d'arrondissement pour l'amélioration des services, ainsi que l'étude des modifications à apporter à la législation en matière de chemins de fer;

18. le conseil d'administration reçoit communication des états trimestriels des recettes et des dépenses;

19. il ouvre des crédits spéciaux pour les dépenses extraordinaires de renouvellement et de constructions dépassant fr. 500,000;

20. il ouvre des crédits supplémentaires pour les dépenses devant excéder de 10 % les allocations des différents chapitres généraux du budget annuel et des crédits spéciaux.

Art. 19 = art. 21 du projet.

Art. 20 = art. 22 du projet (avec l'amendement de la commission).

Art. 21 = art. 23 du projet.

Art. 22 = art. 24 du projet.

Art. 23 = art. 25 du projet.

#### Direction générale.

Art. 24. La direction générale se compose de trois membres.

La durée de ses fonctions est de six années.

Le siège de la direction générale est à Berne où les membres doivent être domiciliés.

Art. 25. Le Conseil fédéral désigne parmi les membres le président de la direction générale.

Art. 26. La direction générale a les attributions suivantes:

1. Elle a la direction et le contrôle de tout l'ensemble du service des chemins de fer fédéraux, et de la gestion des directions d'arrondissement.
2. Elle a avant tout pour mission de veiller à ce que les différentes branches de service soient partout réglementées d'une façon uniforme et égale.

Elle édicte à cet effet les prescriptions de service, les instructions et ordonnances de principe qui ont une portée générale;

elle édicte aussi les instructions spéciales pour les fonctionnaires et employés placés immédiatement sous ses ordres.

3. Elle tient la comptabilité générale, la caisse centrale des chemins de fer fédéraux dont

sie auch, auf Grund der ihr von den Kreisdirektionen gelieferten Angaben, das Generalbudget aufstellt.

4. Sie besorgt die Vorbereitung der dem Verwaltungsrat zu unterbreitenden Geschäfte.
  5. Sie überwacht die Ausführung der vom Verwaltungsrat gefassten Beschlüsse.
  6. Sie entwirft die Berichte über die Jahresrechnung und die Geschäftsführung.
  7. Sie arbeitet die Tarife aus unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Verwaltungsrat.
  8. Sie hat die oberste Kontrolle der Betriebseinnahmen unter sich.
  9. = Art. 28, Ziff. 13.
  10. = » » » 14.
  11. = » » » 16.
  12. = » » » 17.
  13. Sie stellt zu handen des Verwaltungsrates die Vierteljahrsausweise über Einnahmen und Ausgaben auf.
- Art. 27. = Art. 30.  
Art. 28. = Art. 31.

#### Kreiseisenbahnräte.

Art. 29. Die Kreiseisenbahnräte werden von den Kantonen und Halbkantonen gewählt, wobei Handel, Industrie und Landwirtschaft eine billige Vertretung finden sollen.

Jeder Kanton oder Halbkanton bezeichnet 4 bis 6 Mitglieder.

Art. 30. Die Kreiseisenbahnräte haben folgenden Geschäftskreis:

1. Sie übermitteln von sich aus, oder auf Einladung der Bundesbehörden, einer Kantonsregierung, der Organe der centralen Eisenbahnverwaltung, landwirtschaftlicher, Handels-, Industrie- oder anderer Gesellschaften, welche wirtschaftliche Zwecke verfolgen, dem Verwaltungsrat ihre Gutachten über sämtliche mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängenden Fragen.
2. Jeder Kreiseisenbahnrat ernennt einen Delegierten in den Verwaltungsrat.
3. Die Kreiseisenbahnräte ernennen die Mitglieder der Kreisdirektionen und die Betriebschefs.
4. Sie setzen die Besoldungen der von ihnen gewählten Beamten und Angestellten fest.
5. Sie reichen der Generaldirektion ihre Gutachten über Fahrtenpläne und Tarife ein.
6. Sie nehmen Kenntnis von den dienstlichen Anordnungen, sowie von den Protokollen der Verwaltungsratssitzungen.
7. Sie beraten über die mündlichen oder schriftlichen Direktionsberichte.
8. Sie entscheiden über sämtliche im Budget nicht vorgesehenen oder über den vom Verwaltungsrat bewilligten Betrag hinausgehenden Kredite bis zur Höhe von Fr. 50,000.
9. Sie genehmigen die von der Kreisdirektion ausgearbeiteten, zur Vorlage an die Generaldirektion bestimmten Jahresbudgets und Jahresrechnungen und die darauf bezüglichen Berichte.

elle prépare aussi le budget général, au vu des données fournies par les directions d'arrondissement.

4. Elle prépare les affaires qui doivent être soumises au conseil d'administration.
  5. Elle veille à l'exécution des décisions prises par le conseil d'administration.
  6. Elle élabore le compte et le rapport de gestion annuels.
  7. Elle élabore les tarifs, sous réserve de la ratification du conseil d'administration.
  8. Elle a le contrôle central des recettes de l'exploitation.
  9. Texte du chiffre 13 de l'article 28 du projet.
  10. Texte du chiffre 14.
  11. Texte du chiffre 16.
  12. Texte du chiffre 17.
  13. Elle établit et communique au conseil d'administration les états trimestriels des recettes et des dépenses.
- Art. 27. Texte de l'article 30 du projet.  
Art. 28. Texte de l'article 31 du projet.

#### Conseils des chemins de fer d'arrondissement.

Art. 29. Le conseil des chemins de fer d'arrondissement est nommé par les cantons et les demi-cantons intéressés, qui ont à faire une part équitable à l'industrie, au commerce et à l'agriculture.

Chaque canton ou demi-canton désigne de 4 à 6 membres.

Art. 30. Le conseil a les attributions suivantes:

1. il transmet, de sa propre initiative, au conseil d'administration son avis sur toutes les questions se rattachant au service des chemins de fer. Il le fait aussi s'il en est requis par les autorités fédérales, un gouvernement cantonal, ou des organes de l'administration centrale des chemins de fer, par des associations agricoles, commerciales ou industrielles, ou toute société poursuivant un but économique;
2. il nomme un délégué au conseil d'administration;
3. il nomme les membres de la direction et les chefs de service de l'arrondissement;
4. il arrête le chiffre des traitements des fonctionnaires dont il a la nomination;
5. il envoie à la direction générale son avis sur les horaires et les tarifs;
6. il prend connaissance des ordres de service ainsi que des procès verbaux des séances de la direction;
7. il délibère sur les rapports oraux et écrits de la direction;
8. il prononce sur toute dépense de plus de 50,000 francs, non prévue au budget ou excédant les crédits votés par le conseil d'administration;
9. il approuve, pour être soumis à la direction générale, le budget, le compte et le rapport de gestion annuels préparés par la direction d'arrondissement.

### Kreisdirektionen.

Art. 31. Die Kreisdirektionen haben, unter der Oberleitung der zentralen Verwaltungsorgane, die ganze Geschäftsführung des in ihren Kreis fallenden Netzes unter sich, unter Vorbehalt der anderen Behörden übertragenen Befugnisse.

Sie haben speziell zur Aufgabe,

1. die Eisenbahnverwaltung in denjenigen Angelegenheiten, welche sich auf den betreffenden Kreis beziehen, zu vertreten;
2. = Art. 35 Ziff. 2 des Entwurfes;
3. die Ausführung sämtlicher Beschlüsse des Verwaltungsrates betreffend Ergänzungs-, Vergrößerungs- und Bauarbeiten, sowie die Ausführung der Beschlüsse der Kreisräte;
4. die Ausarbeitung der Baupläne und Vorschläge und den Abschluss von Verträgen;
5. = Ziff. 4 des Entwurfes.
6. = » 5 » »
7. = » 6 » »
8. = » 7 » »
9. = » 8 » »
10. = » 9 » »
11. die Verwaltung der Hauptmagazine und den Abschluss sämtlicher Lieferungsverträge;
12. die Kontrolle der Betriebseinnahmen;
13. die Aufstellung des Budgets und der Jahresrechnung, sowie des Geschäftsberichtes für ihren Kreis;
14. die Zusammenstellung der monatlichen Einnahmen und Ausgaben zu Händen des Eisenbahnrates;
15. alle dem Kreiseisenbahnrat unterbreiteten Fragen zu begutachten.

### Directions d'arrondissement.

Art. 31. La direction d'arrondissement a, sous la haute direction des organes de l'administration centrale, l'ensemble de la gestion de toute l'étendue du réseau de l'arrondissement, sous réserve des attributions réservées à une autre autorité.

Elle a spécialement pour mission:

1. de représenter l'administration de chemins de fer dans toutes les affaires qui ont trait à son réseau;
2. texte du chiffre 2 de l'art. 35 du projet;
3. d'exécuter toutes les décisions du conseil d'administration ayant trait au réseau, travaux de parachèvement, agrandissement, construction, etc., ainsi que les décisions du conseil d'arrondissement;
4. d'élaborer les plans et devis de constructions et de conclure les contrats à cet effet.  
Outre les crédits qui lui sont ouverts la direction possède, pour faire face à des dépenses imprévues concernant les besoins généraux du service ou des cas spéciaux, une compétence de fr. 50,000;
5. = chiffre 4 du projet;
6. = chiffre 5 du projet;
7. = chiffre 6 du projet;
8. = chiffre 7 du projet;
9. = chiffre 8 du projet;
10. = chiffre 9 du projet;
11. de gérer les magasins principaux, l'économat, et de conclure tous les traités de livraison;
12. de contrôler les recettes de l'exploitation du réseau;
13. d'élaborer le budget, d'établir le compte et le rapport annuels sur la gestion du réseau;
14. de fournir au conseil de chemins de fer l'état mensuel des recettes et des dépenses;
15. de préavisier sur toutes les questions soumises au conseil d'arrondissement;
16. article 39 du projet.

### Antrag von Hrn. Ständerat Blumer (Glarus).

26. Juni 1897.

#### 1.

#### Oberleitung der Verwaltung.

Art. 13. Für die Oberleitung der Verwaltung durch die Bundesbehörden gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

Es kommen zu:

#### A. der Bundesversammlung:

1. die Genehmigung des Jahresbudgets;
2. die Genehmigung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
3. Beschlussfassung betreffend die Verwendung des Reinertrages der Bundesbahnen;
4. der Erlass von Gesetzen betreffend den Erwerb oder Bau von Eisenbahnen;

### Proposition

de M. le cons. aux Etats Blumer (Glarus).

26 juin 1897.

#### 1.

#### Direction supérieure de l'administration.

Art. 13. Les dispositions ci-après font règle pour la direction supérieure de l'administration par les autorités fédérales:

Appartiennent:

#### A. A l'Assemblée fédérale:

1. l'approbation du budget annuel;
2. l'approbation des comptes annuels et du rapport de gestion;
3. la décision sur l'emploi du produit net des chemins de fer fédéraux;
4. l'élaboration des lois relatives à l'acquisition ou à la construction de chemins de fer.

**B. dem Bundesrat:**

1. die Oberaufsicht über die Bundesbahnen;
2. die Wahl der Generaldirektion;
3. die Wahl des Präsidenten und des Vicepräsidenten des Eisenbahnrates;
4. die Wahl der Präsidenten und Vicepräsidenten der Verwaltungsräte;
5. der Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetz;
6. die Einbringung folgender Vorlagen bei den eidgenössischen Räten:
  - a. des Jahresbudgets;
  - b. der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
  - c. Anträge betreffend Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien;
7. die Ausübung der gleichen Befugnisse, die dem Bundesrate den Privatbahnen gegenüber zustehen, soweit die Voraussetzungen hiefür bei den Bundesbahnen vorhanden sind;
8. alle Befugnisse und Verfügungen, welche nicht dem Eisenbahnrat, der Generaldirektion, den Verwaltungsräten oder den Kreisdirektionen zugeschrieben sind.

**2.**

**Einteilung des Bahnnetzes.**

Art. 14. Das Bundesbahnnetz wird in fünf Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben.

Die Umschreibung der einzelnen Kreise bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.

**3.**

**Organe der Verwaltung.**

Art. 15. Die Organe der Verwaltung der Bundesbahnen sind:

- a. der Eisenbahnrat;
- b. die Generaldirektion;
- c. die Kreisverwaltungsräte;
- d. die Kreisdirektionen.

**a. Der Eisenbahnrat.**

Art. 16. Der Eisenbahnrat wird gebildet aus den vom Bundesrate gewählten Präsidenten und Vicepräsidenten und den Mitgliedern der fünf Kreisverwaltungsräte.

Art. 17. Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 18. Der Geschäftskreis des Eisenbahnrates umfasst:

1. die Aufsicht über die gesamte Verwaltung;
2. die Feststellung des dem Bundesrate einzureichenden Entwurfs des Jahresbudgets;
3. die Aufstellung der Jahresrechnung und Anfertigung des Jahresberichtes über die Geschäftsführung zu Handen des Bundesrates;

**B. Au Conseil fédéral:**

1. la haute surveillance sur les chemins de fer fédéraux;
2. la nomination de la direction générale;
3. la nomination du président et du vice-président du conseil des chemins de fer;
4. la nomination des présidents et des vice-présidents des conseils d'administration;
5. l'élaboration du règlement pour l'exécution de la présente loi;
6. le dépôt sur le bureau des chambres fédérales:
  - a. du budget annuel;
  - b. des comptes annuels et du rapport de gestion;
  - c. des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles et à l'acquisition de lignes existantes;
7. l'exercice des attributions que le Conseil fédéral possède actuellement à l'égard des chemins de fer privés, dans la mesure où ces attributions ont encore leur raison d'être à l'égard des chemins de fer fédéraux;
8. toutes les attributions et dispositions qui n'ont été dévolues ni au conseil des chemins de fer, ni à la direction générale, ni aux conseils d'administration, ni aux directions d'arrondissement.

**2.**

**Division du réseau des chemins de fer.**

Art. 14. Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en cinq arrondissements qui ont leur siège à Lausanne, Bâle, Lucerne, Zurich et St-Gall.

Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements.

**3.**

**Organes de l'administration.**

Art. 15. Les organes de l'administration des chemins de fer fédéraux sont:

- a. le conseil des chemins de fer;
- b. la direction générale;
- c. les conseils d'administration des arrondissements;
- d. les directions d'arrondissement.

**a. Le conseil des chemins de fer.**

Art. 16. Le conseil des chemins de fer se compose des présidents et vice-présidents, nommés par le conseil fédéral, et des membres des cinq conseils d'administration des arrondissements.

Art. 17. La durée des fonctions est de trois années et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 18. Les attributions du conseil d'administration comprennent:

1. la surveillance de l'ensemble de l'administration;
2. la fixation du projet de budget annuel à soumettre au conseil fédéral;
3. l'établissement des comptes annuels et la rédaction du rapport annuel de gestion, à soumettre au conseil fédéral;

4. die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation nebst den reglementarischen Bestimmungen, in wichtigen Fragen;
5. die Feststellung der Normen für Aufstellung der Fahrtenpläne (Ausscheidung der Zugskategorien, Zahl der Fahrten, Fahrgeschwindigkeiten etc.), in wichtigen Fragen;
6. die pachtweise Inbetriebnahme von Bahnstrecken, welche dem Bunde nicht angehören, die Verpachtung des Betriebs eigener Bahnstrecken, die Einrichtung von Nebengeschäften;
7. die Ratifikation von wichtigern Vereinbarungen mit andern Transportunternehmungen über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen;
8. die Ratifikation von Vereinbarungen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken, ferner über gemeinschaftliche Verkehrseinrichtungen;
9. die Feststellung der Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau, ferner für das Rollmaterial;
10. die Entscheidung über das Tracé neuer Linien, ferner die Festsetzung der Pläne neuer Bahnhofbauten von grösserer Bedeutung und der Pläne für wichtigere Umbauten und Ergänzungsbauten auf dem in Betrieb stehenden Bahnnetze;
11. die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, welche den Betrag von Fr. 500,000 übersteigen;
12. den Ankauf von Liegenschaften, deren Erwerb nicht zur Ausführung von Bahnbauten erfolgt, sofern der Kaufpreis Fr. 200,000 übersteigt, ebenso den Verkauf von Liegenschaften im Werte von mehr als Fr. 50,000;
13. die Feststellung der Dienstorganisation innerhalb der Vorschriften der vom Bundesrat erlassenen Vollziehungsverordnung;
14. die Festsetzung der Besoldungen der in Ziff. 14 genannten Beamten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets;
15. die Feststellung der allgemeinen Anstellungsbedingungen für das Personal;
16. die Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien für Rechnung des Bundes nach eingeholter Vernehmlassung des Eisenbahnrates;
17. die Begutachtung von Aenderungen in der Gesetzgebung über die Bundesbahnen;
18. die Genehmigung der Wahl der Kreisdirektoren.

Art. 19. Zur Vorberatung der zu behandelnden Geschäfte bestellt der Eisenbahnrat für die Dauer der Amtsperiode eine ständige Kommission, bestehend aus dem Präsidenten des Verwaltungsrates als Präsident und sechs Mitgliedern. Es bleibt jedoch dem Verwaltungsrate unbenommen, zur Vorbereitung einzelner Geschäfte ausnahmsweise besondere Kommissionen zu ernennen.

Sowohl die ständige Kommission als die Specialkommissionen haben das Recht, von der Generaldirektion über die von ihnen zu behandelnden Geschäfte jede notwendig scheinende Auskunft zu

4. la fixation des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises, l'élaboration des dispositions réglementaires, dans les cas importants;
5. la fixation des règles suivant lesquelles doivent être établis les horaires (distinction des catégories de trains, nombre des courses, vitesses, etc.) dans les cas importants;
6. la prise à bail de lignes n'appartenant pas à la Confédération, l'affermage de chemins de fer fédéraux et l'installation d'entreprises accessoires;
7. la ratification des conventions importantes passées avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes;
8. la ratification des conventions passées avec d'autres entreprises de chemins de fer concernant la cojouissance des gares, stations et tronçons de lignes, ainsi que d'ouvrages communs;
9. la fixation des plans-types pour les terrassements et ouvrages d'art, la voie de fer, les bâtiments et le matériel roulant;
10. la fixation du tracé des lignes nouvelles, ainsi que celle des plans pour importantes constructions nouvelles dans les gares; l'élaboration des plans pour reconstructions et travaux de parachèvement importants sur le réseau en exploitation;
11. l'approbation des contrats de construction et de livraison dont le montant dépasse 500,000 francs;
12. l'achat d'immeubles non destinés à des constructions servant au chemin de fer, et dont le prix dépasse 200,000 francs; de même, la vente d'immeubles d'une valeur supérieure à 50,000 francs;
13. l'organisation des services conformément aux dispositions du règlement d'exécution édicté par le conseil fédéral;
14. la fixation dans les limites de la loi sur les traitements et du budget, des traitements des fonctionnaires mentionnés au chiffre 14;
15. la détermination des conditions générales auxquelles est engagé le personnel;
16. l'étude, après avoir pris l'avis du conseil des chemins de fer, des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles pour le compte de la Confédération;
17. l'étude des modifications à apporter à la législation en matière de chemins de fer fédéraux;
18. l'approbation de la nomination des directeurs d'arrondissement.

Art. 19. Le conseil des chemins de fer nomme pour la durée d'une période administrative une commission permanente composée du président du conseil des chemins de fer, comme président, et de six membres, chargée de l'examen préalable des affaires. Il peut toutefois nommer exceptionnellement des commissions spéciales pour l'examen de certaines affaires.

La commission permanente et les commissions spéciales ont le droit de demander à la direction générale tous les renseignements dont elles ont besoin au sujet des affaires qu'elles ont à traiter et

verlangen und von allen bezüglichen Akten Einsicht zu nehmen. Ein direkter Verkehr der Kommissionen oder einzelner Mitglieder mit den Kreisdirektionen oder mit Beamten behufs Erlangung von Aufschlüssen ist nur mit Vorwissen und Zustimmung der Generaldirektion zulässig.

Den Kommissionen ist gestattet, einen Aktuar beizuziehen; für dessen Stellung sorgt das Sekretariat der Generaldirektion.

Art. 20. Die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen wohnen den Verhandlungen des Eisenbahnrates, soweit sie nicht ihre persönlichen Interessen betreffen, mit beratender Stimme bei.

Bei den Verhandlungen der ständigen Kommission wird die Generaldirektion durch ihren Präsidenten oder Vizepräsidenten mit beratender Stimme vertreten.

Zu den Verhandlungen der Specialkommissionen kann sie nach Gutfinden einzelne Mitglieder mit beratender Stimme abordnen.

Art. 21. Der Eisenbahnrat versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmässig je in der ersten Woche der Monate Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Weitere Sitzungen können angeordnet werden, wenn dringende Geschäfte es notwendig machen.

Der Rat ist beschlussfähig, wenn wenigstens fünfunddreissig Mitglieder anwesend sind.

Die Sitzungen finden in der Regel in Bern statt.

Art. 22. Die Mitglieder des Eisenbahnrates beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

#### *b. Die Generaldirektion.*

Art. 23. Die Generaldirektion besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern. Sie wird vom Bundesrat ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Der Sitz der Generaldirektion ist in Bern.

Die Mitglieder müssen in Bern wohnen.

Art. 24. Der Bundesrat ernennt aus den Mitgliedern je für 3 Jahre einen Präsidenten und einen Vicepräsidenten.

Art. 25. Der Generaldirektion liegt, soweit das gegenwärtige Gesetz keine Ausnahmen oder Einschränkungen enthält und unter Vorbehalt der dem Eisenbahnrat in Artikel 18 zugeteilten Befugnisse, die gesamte Geschäftsführung ob. Insbesondere fallen in ihren Geschäftskreis:

Art. 26 = Art. 29 Eisenbahnrat, statt Verwaltungsrat.

Art. 27 = Art. 30 des Entwurfes.

Art. 28 = Art. 31 des Entwurfes.

#### *c. Die Kreisverwaltungsräte.*

Art. 29. Jedem Eisenbahnkreis steht ein Verwaltungsrat vor.

de prendre connaissance de toutes les pièces y relatives. Ces commissions ou leurs membres ne peuvent se mettre directement en rapports avec les directions d'arrondissement ou de fonctionnaires que moyennant l'autorisation préalable de la direction générale.

Les commissions peuvent s'adjoindre un secrétaire qui leur est fourni par le secrétariat de la direction générale.

Art. 20. Les membres de la direction générale et les présidents des directions d'arrondissement assistent, avec voix consultative, aux délibérations du conseil des chemins de fer, à condition qu'elles ne concernent pas leurs intérêts personnels.

La direction générale est représentée dans les délibérations de la commission permanente par son président ou son vice-président, avec voix consultative.

La direction générale peut, si elle le juge à propos, déléguer quelques-uns de ses membres aux délibérations des commissions spéciales; ils y ont voix consultative.

Art. 21. Le conseil des chemins de fer convoqué par son président, se réunit régulièrement la première semaine des mois de février, avril, juin, août, octobre et décembre. D'autres séances peuvent aussi avoir lieu lorsque des affaires urgentes l'exigent.

Le conseil ne peut délibérer que lorsqu'il y a au moins 35 membres présents.

Dans la règle, les séances se tiennent à Berne.

Art. 22. Les membres du conseil des chemins de fer touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'assemblée fédérale.

#### *B. Direction générale.*

Art. 23. La direction générale se compose de cinq à sept membres. Elle est nommée par le Conseil fédéral.

La durée de ses fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des Chambres fédérales.

Le siège de la direction générale est à Berne.

Ses membres doivent être domiciliés à Berne.

Art. 24. Le Conseil fédéral nomme, chaque fois pour trois années, le président et le vice-président parmi les membres de la direction générale.

Art. 25. Sous réserve des exceptions ou restrictions prévues par la présente loi et des attributions conférées par l'article 20 au conseil d'administration, la direction générale exerce l'ensemble de la gestion. Elle a spécialement pour mission:

Art. 26 = Art. 29 du projet du Conseil fédéral, en mettant conseil des chemins de fer pour conseil d'administration.

Art. 27 = Art. 30 du projet.

Art. 28 = Art. 31 du projet.

#### *C. Conseils d'administration des arrondissements.*

Art. 29. Chaque arrondissement est dirigé par un conseil d'administration.



Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit der Amtsdauer der eidgenössischen Räte.

Art. 30. Die Kreisverwaltungen der Eisenbahnkreise Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen zählen je 11, derjenige von Lausanne 15 Mitglieder.

Art. 31. Die Kreisverwaltungsräte werden von den Kantonen gewählt, und es haben Anspruch zu wählen:

1. In dem Verwaltungsrat des Kreises Lausanne:  
Die Kantone:

Waadt	3 Mitglieder,
Genf	3 »
Wallis	2 »
Neuenburg	2 »
Freiburg	2 »
Bern	3 »

zusammen 15 Mitglieder.

2. Des Kreises Basel, die Kantone:

Basel	3 Mitglieder,
Baselland	2 »
Solothurn	2 »
Aargau	2 »
Bern	2 »

zusammen 11 Mitglieder.

3. des Kreises Luzern, die Kantone:

Luzern	2 Mitglieder,
Schwyz	1 Mitglied,
Zug	2 Mitglieder,
Uri	2 »
Tessin	2 »
Nidwalden	1 Mitglied,
Obwalden	1 »

zusammen 11 Mitglieder.

4. des Kreises Zürich, die Kantone:

Zürich	4 Mitglieder,
Thurgau	2 »
Schaffhausen	2 »
Aargau	1 Mitglied,
Schwyz	1 »
Glarus	1 »

zusammen 11 Mitglieder;

5. des Kreises St. Gallen, die Kantone:

St. Gallen	3 Mitglieder,
Appenzell I./Rh.	1 Mitglied,
Appenzell A./Rh.	2 Mitglieder,
Graubünden	2 »
Glarus	1 Mitglied,
Zürich	1 »
Thurgau	1 »

zusammen 11 Mitglieder.

Art. 32. Der Geschäftskreis der Kreisverwaltungsräte umfasst:

1. Sie übermitteln von sich aus, oder auf Einladung der Bundesbehörden, einer Kantonsregierung, der Organe der centralen Eisenbahnverwaltung, landwirtschaftlicher, Handels-, Industrie- oder anderer Gesellschaften, welche wirtschaftliche Zwecke verfolgen, dem Eisenbahnrat ihre Gutachten über sämtliche mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängenden Fragen.

2. Die Wahlen:

- a. der Kreisdirektoren,
- b. der Betriebschefs,
- c. der Abteilungschefs,
- d. der Beamten.

La durée des fonctions est de trois ans et coïncide avec celle des chambres fédérales.

Art. 30. Les conseils d'administration des arrondissements de Bâle, Lucerne, Zurich et St-Gall comptent chacun 11, celui de Lausanne 15 membres.

Art. 31. Les conseils d'administration des arrondissements sont nommés par les cantons, d'après la répartition ci-après.

1. Conseil d'administration de l'arrondissement de Lausanne:

Vaud	nomme 3 membres.
Genève	» 3 »
Valais	» 2 »
Neuchâtel	» 2 »
Fribourg	» 2 »
Berne	» 3 »

Total 15 membres.

2. Arrondissement de Bâle.

Bâle-Ville	nomme 2 membres.
Bâle-Campagne	» 3 »
Soleure	» 2 »
Argovie	» 2 membres.
Berne	» 2 »

Total 11 membres.

3. Arrondissement de Lucerne.

Lucerne	nomme 2 membres.
Schwyz	» 1 »
Zoug	» 2 »
Uri	» 2 »
Tessin	» 2 »
Nidwalden	» 1 »
Obwalden	» 1 »

Total 11 membres.

4. Arrondissement de Zurich.

Zurich	nomme 4 membres.
Thurgovie	» 2 »
Schaffhouse	» 2 »
Argovie	» 1 membre.
Schwyz	» 1 »
Glaris	» 1 »

Total 11 membres.

5. Arrondissement de St-Gall.

St-Gall	nomme 3 membres.
Appenzell Rh.-int.	» 1 membre.
Appenzell Rh.-ext.	» 2 membres.
Grisons	» 2 »
Glaris	» 1 membre.
Zurich	» 1 »
Thurgovie	» 1 »

Total 11 membres.

Les attributions des conseils d'administration des arrondissements sont les suivantes:

1. Ils transmettent au conseil des chemins de fer, de leur propre chef ou à l'instigation des autorités fédérales, d'un gouvernement cantonal, des organes de l'administration centrale des chemins de fer, des sociétés agricoles, commerciales, industrielles ou d'autres sociétés poursuivant des buts économiques, leurs préavis sur toutes les questions se rattachant au domaine de chemin de fer.
2. Ils nomment:
  - a. les directeurs d'arrondissement;
  - b. les chefs de l'exploitation;
  - c. les chefs de division;
  - d. les fonctionnaires.

3. Sie setzen die Besoldungen der von ihnen gewählten Beamten und Angestellten fest.
4. Sie genehmigen die ihnen von den Kreisdirektoren gemachten mündlichen oder schriftlichen Berichte über die Geschäftsführung.
5. Ihrer Genehmigung bedürfen sämtliche Ausgabeposten, welche Fr. 50,000 übersteigen, aber nicht mehr als Fr. 500,000 betragen.
6. Sie genehmigen die von den Kreisdirektoren ausgearbeiteten Jahresbudgets und Jahresrechnungen, sowie die Jahresberichte.

Art. 33. Die Verwaltungsräte sind berechtigt, jederzeit von den Kreisdirektoren über die von ihnen zu behandelnden Geschäfte jede notwendig erscheinende Auskunft zu verlangen und von allen bezüglichen Akten Einsicht zu nehmen.

Art. 34. Die Kreisverwaltungsräte versammeln sich auf Einladung ihrer Präsidenten regelmässig monatlich einmal. Weitere Versammlungen finden nur statt, wenn dringende Geschäfte dies notwendig machen.

Die Kreisverwaltungsräte sind beschlussfähig, wenn  $\frac{2}{3}$  der Mitglieder anwesend sind.

Den Sitzungen wohnen die Kreisdirektoren mit beratender Stimme bei.

Art. 35. Die Mitglieder der Kreisverwaltungen beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

#### *d. Die Kreisdirektionen.*

Art. 36. Die Kreisdirektionen bestehen aus drei Mitgliedern. Sie werden von den Kreisverwaltungsräten ernannt. Ebenso die Präsidenten und Vicepräsidenten für die Dauer von drei Jahren. Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen auf zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Art. 37. Die Direktionsmitglieder müssen am Sitze der Kreisdirektion wohnen.

Art. 38. Der Geschäftskreis der Kreisdirektionen umfasst:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahnverwaltung in denjenigen Angelegenheiten, deren Behandlung den Kreisdirektionen zusteht;
2. den Unterhalt der Bahn nebst Zubehörenden, einschliesslich der Hochbauten und der Telegraphenleitungen;
3. die Ausführung von Ergänzungsbauten und sonstiger baulicher Aenderungen auf dem im Betriebe stehenden Bahnnetze, soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird, und den Abschluss daheriger Landerwerbs-, Bau- und Lieferungsverträge, unter Vorbehalt von Art. 38, Ziff. 4;
4. die Bewachung der Bahn und die Bahnpolizei;
5. die nötigen Vorkehren zum Schutze der Bahnverwaltung gegen Eingriffe in ihre Eigentumsrechte und gegen Besitzstörungen;

3. Ils fixent les traitements des fonctionnaires et employés à leur nomination.

4. Ils approuvent les rapports, verbaux ou écrits des directeurs d'arrondissement relatifs à la gestion.

5. Toutes les dépenses entre 50,000 et 500,000 francs sont subordonnées à leur approbation.

6. Ils approuvent les budgets, comptes et rapports de gestion annuels élaborés par les directeurs d'arrondissement.

Art. 33. Les conseils d'administration peuvent en tout temps exiger des directeurs d'arrondissement tous les renseignements qui leur paraissent nécessaires relativement aux affaires de leur ressort et ils peuvent prendre connaissance de toutes les pièces y relatives.

Art. 34. Les conseils d'administration des arrondissements se réunissent dans la règle une fois par mois, sur la convocation de leur président. D'autres réunions n'ont lieu que si des affaires urgentes le rendent nécessaire.

Les conseils d'administration ne peuvent valablement délibérer que lorsque les deux-tiers de leurs membres sont présents.

Les directeurs d'arrondissement assistent aux séances avec voix consultative.

Art. 35. Les membres des conseils d'administration des arrondissements sont rétribués par des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'Assemblée fédérale.

#### *D. Direction d'arrondissement.*

Art. 36. Chaque direction d'arrondissement se compose de trois membres nommés par le conseil d'administration de l'arrondissement; lequel nomme aussi, pour trois ans, le président et le vice-président de la direction. La durée des fonctions est de six années; elle coïncide avec deux périodes législatives fédérales.

Art. 37. Les membres de ladirection doivent être domiciliés au siège de la direction d'arrondissement.

Art. 38. Les directions d'arrondissement ont pour attributions:

1. de représenter l'administration des chemins de fer dans les affaires administratives et judiciaires qui sont de la compétence des directions d'arrondissement;
2. de veiller à l'entretien du chemin de fer et des accessoires, y compris les bâtiments et les lignes télégraphiques;
3. d'exécuter les travaux de parachèvement et les autres modifications dans les constructions sur le réseau en exploitation, sous réserve des décisions contraires prises dans chaque cas particulier par la direction générale; de conclure les traités relatifs à ces constructions et ayant pour objet des acquisitions de terrains, des constructions ou des livraisons, cela sous réserve de l'article 38, chiffre 4;
4. de surveiller la voie et la police du chemin de fer;
5. de prendre les mesures nécessaires en vue de protéger l'administration du chemin de fer contre tout empiètement sur ses droits de propriété et tout trouble apporté à sa possession;

6. den Fahrdienst;
7. den Zugsdienst;
8. den Expeditionsdienst, einschliesslich Lagerhausverwaltungen;
9. den Betrieb der Werkstätten;
10. die Hauptmagazin- und Materialverwaltung;
11. die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Camionnage) und den Abschluss von daherigen Verträgen mit Unternehmern;
12. die Behandlung von Reklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife oder unrichtiger Instradierung, wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern, sowie wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit deren Behandlung in ihre Kompetenz fällt;
13. die Behandlung von Haftpflichtansprüchen wegen Tötung oder Verletzung von Personen;
14. die Verpachtung und Vermietung von verfügbaren Immobilien, sowie der Bahnhofrestaurationen unter Genehmigung des Verwaltungsrates;
15. den Verkauf von entbehrlichen Immobilien unter Genehmigung des Verwaltungsrates.

Art. 39. Die Kreisdirektionen treten jährlich mindestens dreimal mit der Generaldirektion zu einer gemeinsamen Sitzung unter Leitung des Präsidiums der letztern zusammen, um die beim Bahnbetrieb gemachten Erfahrungen auszutauschen und die als wünschbar erkannten Verbesserungen anzubahnen.

Sie sind berechtigt, bezügliche Anregungen auch schriftlich durch Vermittlung des Präsidenten des Kreisverwaltungsrates bei der Generaldirektion einzubringen.

Diese wird, bevor sie für den Geschäftskreis der Kreisdirektionen grundsätzliche Anordnungen von allgemeinem oder dauerndem Charakter trifft, denselben Gelegenheit zur Aeusserung ihrer Ansicht bieten.

Die Kreisdirektionen nehmen an den Sitzungen des Eisenbahnrates und des Verwaltungsrates durch ihre Präsidenten mit beratender Stimme teil.

Art. 40. Die Kreisdirektionen ernennen das sämtliche ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abteilungsvorstände und setzen im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets dessen Gehälter und Löhne fest.

Art. 41. Der Genehmigung durch den Verwaltungsrat bedürfen:

1. Vereinbarungen über die Erledigung der in Art. 38, Ziffer 12 und 13, genannten Ansprüche, wenn die im einzelnen Falle gewährte Abfindung einen Kapitalwert von Fr. 20,000 übersteigt.
2. Verträge über die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Art. 35, Ziff. 11).
3. Verträge über den Verkauf von Liegenschaften (Art. 35, Ziffer 15), vorbehaltlich Art. 20, Ziff. 12.
4. Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten oder über die Lieferung von Materialien, wenn die Vertragssumme weniger als Fr. 50,000 beträgt.

Art. 42. Die Vorschriften in den Art. 27 und 28 finden auf die Kreisdirektionen analoge Anwendung.

6. le service de la traction;
7. le service des trains;
8. le service d'expédition, y compris les entrepôts;
9. l'exploitation des ateliers;
10. de gérer les magasins principaux et l'économat;
11. d'organiser les services de camionnage et de conclure les conventions y relatives avec les entrepreneurs;
12. de statuer sur les réclamations pour fausse application des tarifs ou erreurs de parcours, la perte ou avarie de marchandises, ainsi que sur celles visant des retards dans le service des voyageurs et des marchandises, pour autant que ces réclamations sont de leur compétence;
13. de statuer sur les réclamations dans les cas de responsabilité civile ensuite de mort d'homme ou de lésions corporelles;
14. de louer des immeubles disponibles, ainsi que des buffets des gares, avec l'approbation du conseil d'administration;
15. de vendre les immeubles disponibles, avec l'approbation du conseil d'administration.

Art. 39. Les directions d'arrondissement siègent trois fois par an au moins avec la direction générale et sous la présidence de son président, aux fins de se communiquer réciproquement les expériences faites dans l'exploitation et de préparer les perfectionnements reconnus utiles.

Elles ont le droit de faire des propositions écrites à la direction générale, par l'entremise du président du conseil d'administration de l'arrondissement.

Avant d'édicter des prescriptions de portée générale ou permanente sur les attributions des directions d'arrondissement, la direction générale leur fournira l'occasion de donner leur avis.

Les directions d'arrondissement prennent part aux séances du conseil des chemins de fer et du conseil d'administration par l'organe de leur président qui a voix consultative.

Art. 40. Les directions d'arrondissement nomment tout le personnel qui leur est subordonné, à l'exception des chefs de service, et fixent les traitements et salaires dans les limites de la loi sur les traitements et du budget.

Art. 41. Sont soumis à la ratification du conseil d'administration:

1. les arrangements intervenus au sujet des réclamations prévues à l'article 38, chiffres 22 et 13, lorsque l'indemnité accordée ne dépasse pas 20,000 francs en capital;
2. les conventions relatives à l'organisation d'un service de camionnage (article 35, chiffre 11);
3. les contrats de vente d'immeubles (article 35, chiffre 15), sous réserve de l'article 20, chiffre 12.
4. les contrats concernant l'exécution de travaux de construction ou la livraison de matériaux, lorsque ces contrats portent sur une somme inférieure à 50,000 francs.

Art. 42. Les prescriptions des articles 27 et 28 sont applicables par analogie aux directions d'arrondissement.

Neue Anträge der Kommission. — Nouvelles propositions de la commission.

**Entwurf des Bundesrates.**

25. März 1897.

**II.**

**Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.**

**Art. 10.** Die Verwaltung der Bundesbahnen bildet eine besondere Abteilung der Bundesverwaltung.

**1.**

**Oberleitung der Verwaltung.**

**Art. 11.** Für die Oberleitung der Verwaltung durch die Bundesbehörden gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

Es kommen zu:

*A. Der Bundesversammlung:*

1. Die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
2. die Beschlussfassung betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien, unter Vorbehalt des Referendums;
3. die Wahl von 11 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 19); diese Wahl wird von der vereinigten Bundesversammlung getroffen.

*B. Dem Bundesrat:*

1. Der Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze.
2. Die Wahl:
  - a. von 17 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 19);
  - b. der Mitglieder der Generaldirektion (Art. 26);
  - c. der Mitglieder der Kreisdirektionen (Art. 32), auf unverbindlichen Vorschlag der Generaldirektion.
3. Die Genehmigung des Jahresbudgets.
4. Die Einbringung folgender Vorlagen bei den eidgenössischen Räten:
  - a. der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
  - b. der Anträge betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien.
5. Die Ausübung der gleichen Befugnisse, die dem Bundesrate den Privatbahnen gegenüber zustehen, soweit die Voraussetzungen hierfür bei den Bundesbahnen vorhanden sind.

Durch das Gesetz über die Organisation des Bundesrates können einzelne Befugnisse dem Eisenbahndepartement übertragen werden.

**2.**

**Eisenbahnrat.**

**Art. 12—16.**

(Siehe die Beilage zum Stenogr. Bulletin der Juni-Session.)


**3.**

**Einteilung des Bahnnetzes.**

**Art. 17.** Das Bundesbahnnetz wird in drei Kreise eingeteilt unter der Bezeichnung westlicher, mittlerer, östlicher Eisenbahnkreis.

**Neue Anträge der Kommissionmehrheit.**

29. Juni 1897.

 Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates, wo nichts anderes bemerkt ist.

**Art. 12 = Art. 10.**

Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen sind Bundesbeamte und unterstehen der für letztere geltenden Gesetzgebung.

**Art. 13 = 11.**

2. der Erlass von Gesetzen betreffend den Erwerb oder Bau von Eisenbahnen;

Streichung von Ziff. -3.

2. Die Wahl:
  - a. von 25 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 16);
  - b. der Mitglieder der Generaldirektion;
  - c. von je 4 Mitgliedern der Kreiseisenbahnräte (Art. 29).
3. Die Genehmigung der Wahl der Mitglieder der Kreisdirektionen (Art. 33).
4. = Ziff. 3.
5. = Ziff. 4.

6. = Ziff. 5.

Streichung der Art. 12—16

**Art. 14.** Das Bundesbahnnetz wird in fünf Kreise eingeteilt, welche ihren Sitz in Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen haben.

Die Umschreibung der einzelnen Kreise bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.

4.

**Organe der Verwaltung.**

Art. 18. Die Organe der Verwaltung der Bundesbahnen sind:

- a. der Verwaltungsrat;
- b. die Generaldirektion;
- c. die Kreisdirektionen.

*a. Der Verwaltungsrat.*

Art. 19. Der Verwaltungsrat besteht aus 39 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- 11 durch die vereinigte Bundesversammlung;
- 17 durch den Bundesrat;
- 11 durch den Eisenbahnrat.

Von den durch den Bundesrat und den Eisenbahnrat zu wählenden Mitgliedern darf keines zugleich Mitglied eines eidgenössischen Rates sein. Ebenso dürfen Mitglieder des Eisenbahnrates nicht gleichzeitig Mitglieder des Verwaltungsrates sein.

Der Bundesrat trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die vereinigte Bundesversammlung und der Eisenbahnrat die ihnen obliegenden vorgenommen haben; bei der Wahl wird er darauf achten, dass Landwirtschaft, Handel und Gewerbe eine angemessene Vertretung erhalten.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 20. Der Geschäftskreis des Verwaltungsrates umfasst:

- 1. Die Aufsicht über die gesamte Verwaltung;
- 2. die Feststellung des dem Bundesrate einzureichenden Entwurfs des Jahresbudgets;
- 3. die Prüfung der von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnung und des von ihr angefertigten Jahresberichtes über die Geschäftsführung, zu Händen des Bundesrates;
- 4. die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation nebst den reglementarischen Bestimmungen, in wichtigen Fragen nach Einholung eines Gutachtens des Eisenbahnrates;
- 5. die Feststellung der Normen für Aufstellung der Fahrtenpläne (Ausscheidung der Zugskategorien, Zahl der Fahrten, Fahrgeschwindigkeiten etc.), in wichtigen Fragen nach Einholung eines Gutachtens des Eisenbahnrates;
- 6. die pachtweise Inbetriebnahme von Bahnstrecken, welche dem Bunde nicht angehören, die Verpachtung des Betriebs eigener Bahnstrecken, die Einrichtung von Nebengeschäften;
- 7. die Ratifikation von wichtigern Vereinbarungen mit andern Transportunternehmungen über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen;
- 8. die Ratifikation von Vereinbarungen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken, ferner über gemeinschaftliche Verkehrseinrichtungen;
- 9. die Feststellung der Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau, ferner für das Rollmaterial;

Art. 15. Die Organe der Verwaltung der Bundesbahnen sind:

- a. der Verwaltungsrat;
- b. die Generaldirektion;
- c. die Kreiseisenbahnräte;
- d. die Kreisdirektionen.

*a. Der Verwaltungsrat.*

Art. 16. Der Verwaltungsrat besteht aus 55 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

- 25 durch den Bundesrat;
- 25 durch die Kantone;
- 5 durch die Kreiseisenbahnräte.

Von den durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern dürfen nicht mehr als neun zugleich Mitglieder eines eidgenössischen Rates sein.

..... nachdem die Kantone die ihnen obliegenden .....  
den .....

Art. 17 = Art. 20.

Streichung der Worte: « nach Einholung eines Gutachtens des Eisenbahnrates »

Streichung der Worte « in wichtigen Fragen nach Einholung eines Gutachtens des Eisenbahnrates »

10. die Entscheidung über das Tracé neuer Linien, ferner die Festsetzung der Pläne neuer Bahnhofbauten von grösserer Bedeutung und der Pläne für wichtigere Umbauten und Ergänzungsbauten auf dem in Betrieb stehenden Bahnnetze;
11. die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, welche den Betrag von Fr. 500,000 übersteigen;
12. den Ankauf von Liegenschaften, deren Erwerb nicht zur Ausführung von Bahnbauten erfolgt, sofern der Kaufpreis Fr. 200,000 übersteigt, ebenso der Verkauf von Liegenschaften im Werte von mehr als Fr. 50,000;
13. die Feststellung der Dienstorganisation innerhalb der Vorschriften der vom Bundesrat erlassenen Vollziehungsverordnung;
14. die Genehmigung der Wahl der Vorstände der Dienstabteilungen bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen;
15. die Festsetzung der Besoldungen der in Ziff. 14 genannten Beamten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets;
16. die Feststellung der allgemeinen Anstellungsbedingungen für das Personal;
17. die Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien für Rechnung des Bundes nach eingeholter Vernehmlassung des Eisenbahnrates;
18. die Begutachtung von Aenderungen in der Gesetzgebung über die Bundesbahnen.

Art. 21. Der Verwaltungsrat wählt auf die Dauer einer Amtsperiode aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vicepräsidenten.

Art. 22. Zur Vorberatung der zu behandelnden Geschäfte bestellt der Verwaltungsrat für die Dauer der Amtsperiode eine ständige Kommission, bestehend aus dem Präsidenten des Verwaltungsrates als Präsident und sechs Mitgliedern. Es bleibt jedoch dem Verwaltungsrate unbenommen, zur Vorberatung einzelner Geschäfte ausnahmsweise besondere Kommissionen zu ernennen. Sowohl die ständige Kommission als die Specialkommissionen haben das Recht, von der Generaldirektion über die von ihnen zu behandelnden Geschäfte jede notwendig scheinende Auskunft zu verlangen und von allen bezüglichen Akten Einsicht zu nehmen. Ein direkter Verkehr der Kommissionen oder einzelner Mitglieder mit den Kreisdirektionen oder mit Beamten behufs Erlangung von Aufschlüssen ist nur mit Vorwissen und Zustimmung der Generaldirektion zulässig.

Den Kommissionen ist gestattet, einen Aktuar beizuziehen; für dessen Stellung sorgt das Sekretariat der Generaldirektion.

Art. 23. Die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen wohnen den Verhandlungen des Verwaltungsrates, soweit sie nicht ihre persönlichen Interessen betreffen, mit beratender Stimme bei.

13 bis. die Wahl der Mitglieder der Kreisdirektionen;

16 bis. die Prütung der von den Kreiseisenbahnräten ausgehenden Vorschläge betreffend Verbesserungen im Betriebe, sowie die Begutachtung von Abänderungen in der Eisenbahngesetzgebung;

Streichung der Worte: «nach eingeholter Vernehmlassung des Eisenbahnrates».  
Streichung von Ziffer 18.

Art. 18 = Art. 21.

Art. 19 = Art. 22.

Streichung des Satzes: Ein direkter Verkehr...

Art. 20 = Art. 23.

Bei den Verhandlungen der ständigen Kommission wird die Generaldirektion durch ihren Präsidenten oder Vicepräsidenten mit beratender Stimme vertreten.

Zu den Verhandlungen der Specialkommissionen kann sie nach Gutfinden einzelne Mitglieder mit beratender Stimme abordnen.

Art. 24. Der Verwaltungsrat versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmässig je in der ersten Woche der Monate Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Weitere Sitzungen können angeordnet werden, wenn dringende Geschäfte es notwendig machen.

Der Rat ist beschlussfähig, wenn wenigstens zwanzig Mitglieder anwesend sind.

Die Sitzungen finden in der Regel in Bern statt.

Art. 25. Die Mitglieder des Verwaltungsrates beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

#### *b. Die Generaldirektion.*

Art. 26. Die Generaldirektion besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern. Sie wird vom Bundesrat ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Der Sitz der Generaldirektion ist in Bern.

Die Mitglieder müssen in Bern wohnen.

Art. 27. Der Bundesrat ernennt aus den Mitgliedern je für drei Jahre einen Präsidenten und einen Vicepräsidenten.

Art. 28. Der Generaldirektion liegt, soweit das gegenwärtige Gesetz keine Ausnahmen oder Einschränkungen enthält und unter Vorbehalt der dem Verwaltungsrat in Art. 20 zugeteilten Befugnisse, die gesamte Geschäftsführung ob. Insbesondere fallen in ihren Geschäftskreis:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahnverwaltung nach aussen, soweit dieselbe nicht den Kreisdirektionen übertragen ist (Art. 35, Ziff 1);
2. die Ernennung sämtlicher ihr unmittelbar unterstehenden Beamten und Angestellten, sowie der Vorstände der Dienstabteilungen bei den Kreisdirektionen;
3. die Festsetzung der Gehalte der von ihr zu ernennenden Beamten und Angestellten, ferner gemeinsamer Gehaltsnormen für die von den Kreisdirektionen zu ernennenden Angestellten;
4. die Entwerfung des Jahresbudgets;
5. die Aufstellung der Jahresrechnung;
6. die Anfertigung des Jahresberichtes über die Geschäftsführung;
7. die Vorbereitung aller übrigen, nicht bereits genannten, durch den Verwaltungsrat zu handelnden Geschäfte;
8. die Vollziehung der Beschlüsse des Verwaltungsrates;
9. die Aufstellung der erforderlichen Reglemente, Instruktionen und Dienstvorschriften für die ihr unmittelbar unterstellten Dienstzweige, ebenso für die den Kreisdirektionen zugewiesenen;
10. das Tarifwesen;

Art. 21 = Art. 24.

... wenigstens achtundzwanzig Mitglieder ...

Art. 22 = Art. 25.

Art. 23 = Art. 26.

Art. 24 = Art. 27.

Art. 25 = Art. 28.

... in Art. 17 zugeteilten ...

... Kreisdirektionen auf unverbindlichen Vorschlag der letztern;

9. die Aufstellung der erforderlichen Reglemente, Instruktionen und Dienstvorschriften für die verschiedenen Dienstzweige;

11. die Kontrolle der **Betriebseinnahmen** (Betriebskontrolle);
12. die Behandlung von Reklamationen wegen **unrichtiger Anwendung der Tarife und Tarifvorschriften** oder wegen unrichtiger Instruktionen, ferner wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern oder wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit nicht deren Zuweisung an die Kreisdirektionen durch die bundesrätliche Vollziehungsverordnung verfügt wird;
13. die Aufstellung der Fahrpläne, einschliesslich der Sorge für eine den Bedürfnissen auch des durchgehenden Verkehrs entsprechende Ausführung derselben durch die Kreisdirektionen;
14. die Centralwagenkontrolle;
15. die Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten, soweit solche nicht den Kreisdirektionen überlassen wird;
16. der Abschluss von Vereinbarungen mit andern Transportanstalten über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen;
17. der Abschluss von Verträgen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung und Erstellung von Bahnhöfen, Stationen, Bahnstrecken und Betriebseinrichtungen;
18. der Abschluss von Verträgen über den Erwerb von Liegenschaften zu den von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, ferner alle Verträge über den Erwerb von Liegenschaften zu andern als Bauzwecken;
19. der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, sowie aller Lieferungsverträge für Oberbaumaterialien und Brennmaterialien und für neues Transportmaterial, ferner der übrigen Lieferungsverträge, soweit deren Abschluss nicht von der Generaldirektion den Kreisdirektionen überlassen wird;
20. die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen und die Erteilung von Instruktionen an dieselben zur Herbeiführung der wünschbaren Einheitlichkeit und Uebereinstimmung in der Verwaltung;
21. die Beschlussfassung über die ihr im Art. 38 vorbehaltenen Genehmigungen.

Art. 29. Die Generaldirektion hat dem Verwaltungsrate vierteljährlich summarische Ausweise über die Ergebnisse des Bahnbetriebs vorzulegen.

Art. 30. Die Generaldirektion ist beschlussfähig, wenn die absolute Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.

Bei Stimmengleichheit gilt derjenige Antrag als zum Beschlusse erhoben, für welchen der Vorsitzende gestimmt hat; bei Wahlen entscheidet bei Stimmengleichheit das Los.

Art. 31. Die Geschäfte werden unter die Mitglieder nach Departementen verteilt.

Die Organisation der Departemente und die Zuweisung der verschiedenen Dienstabteilungen an dieselben bleibt der vom Bundesrat zu erlassenden Vollziehungsverordnung vorbehalten. Diese wird

12. Die Behandlung von wichtigeren Reklamationen . . . .

. . . Bauzwecken, unter Vorbehalt von Art. 17, Ziff. 12;

. . . lien, für grössere Bezüge von Brenn- und Schmiermaterialien, für neues Transportmaterial und der übrigen Lieferungsverträge, soweit deren Abschluss nicht von der Generaldirektion den Kreisdirektionen überlassen wird, und unter Vorbehalt von Art. 17, Ziff. 11.

Art. 26 = Art. 29.

Art. 27 = Art. 30.

Art. 28 = Art. 31.



auch bestimmen, welche Geschäfte den einzelnen Departementen zu selbständiger Erledigung zu überlassen sind.

*c. Die Kreisdirektionen.*

Art. 32. Die Kreisdirektionen bestehen aus je drei Mitgliedern. Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag der Generaldirektion vom Bundesrate ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Art. 33. Die Direktion des westlichen Kreises hat ihren Sitz in Lausanne, die des mittlern in Luzern, die des östlichen in Zürich.

*c. Die Kreiseisenbahnräte.*

Art. 29. Die Kreiseisenbahnräte bestehen aus je 15 bis 20 Mitgliedern, von denen der Bund 4, die Kantone und Halbkantone 11 bis 16 zu wählen haben.

Die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone geschieht durch einen allgemein verbindlichen Bundesbeschluss.

Die Amtsdauer beträgt 3 Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 30. Der Geschäftskreis der Kreiseisenbahnräte umfasst:

1. Die Begutachtung von allen das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen, insbesondere des Fahrplan- und Tarifwesens, zu Händen der für die Entscheidung zuständigen Behörden, auf Anregung:
  - a. der Bundesbehörden;
  - b. einer Kantonsregierung;
  - c. des Verwaltungsrates;
  - d. der organisierten Vertretungen von Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe, sowie anderer volkswirtschaftlicher Verbände;
  - e. aus seiner Mitte.
2. Die Bestellung von Schiedsgerichten bei Zwistigkeiten zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihren Beamten und Angestellten.
3. Die Genehmigung der von den Kreisdirektionen ausgearbeiteten, zur Vorlage an die Generaldirektion bestimmten Jahresbudgets und Jahresrechnungen und darauf bezügliche Berichte.
4. Die Entscheidung über sämtliche im Budget nicht vorgesehenen oder über den vom Verwaltungsrate bewilligten Betrag hinausgehenden Kredite, welche Fr. 20,000 übersteigen, aber nicht mehr als 50,000 betragen;
5. die Genehmigung der vierteljährlichen schriftlichen Berichte der Kreisdirektionen über den Gang des Unternehmens.

Art. 31. Die Kreiseisenbahnräte versammeln sich auf Einladung ihrer Präsidenten regelmässig alle zwei Monate. Weitere Versammlungen finden statt, wenn dringende Geschäfte dies notwendig machen.

Die Kreiseisenbahnräte sind beschlussfähig, wenn  $\frac{2}{3}$  der Mitglieder anwesend sind.

Den Sitzungen wohnen die Kreisdirektoren mit beratender Stimme bei.

Art. 32. Die Mitglieder der Kreiseisenbahnräte beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegehälter, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

*d. Die Kreisdirektionen.*

Art. 33. Die Kreisdirektionen bestehen aus je 3 Mitgliedern. Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag der Kreiseisenbahnräte vom Verwaltungsrate ernannt.

~~Streichung von Alinea 1 des Art. 33.~~

Die Direktionsmitglieder müssen am Sitze der Kreisdirektion wohnen.

Art. 34. Der Bundesrat ernennt für eine Amtsdauer von 3 Jahren aus der Mitte der einzelnen Kreisdirektionen je einen Präsidenten und einen Vicepräsidenten.

Art. 35. Der Geschäftskreis der Kreisdirektionen umfasst:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahnverwaltung in denjenigen Angelegenheiten, deren Behandlung den Kreisdirektionen zusteht;
2. den Unterhalt der Bahn nebst Zubehörenden, einschliesslich der Hochbauten und der Telegraphenleitungen;
3. die Ausführung von Ergänzungsbauten und sonstiger baulicher Aenderungen auf dem im Betriebe stehenden Bahnnetze, soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird, und den Abschluss daheriger Landerwerbs-, Bau- und Lieferungsverträge, unter Vorbehalt von Art. 38, Ziff. 4;
4. die Bewachung der Bahn und die Bahnpolizei;
5. die nötigen Vorkehrungen zum Schutze der Bahnverwaltung gegen Eingriffe in ihre Eigentumsrechte und gegen Besitzstörungen;
6. den Fahrdienst;
7. den Zugsdienst;
8. den Expeditionsdienst, einschliesslich Lagerhausverwaltungen;
9. den Betrieb der Werkstätten;
10. die Hauptmagazin- und Materialverwaltung (vorbehältlich Art. 28, Ziff. 19);
11. die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Camionage) und den Abschluss von daherigen Verträgen mit Unternehmern;
12. die Behandlung von Reklamationen wegen unrichtiger Instradierung, wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern, sowie wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit deren Behandlung in ihre Kompetenz fällt (Art. 28, Ziff. 12);
13. die Behandlung von Haftpflichtansprüchen wegen Tötung oder Verletzung von Personen;
14. die Verpachtung und Vermietung von verfügbaren Immobilien, sowie der Bahnhofrestaurationen;
15. den Verkauf von entbehrlichen Immobilien.

Art. 36. Die Kreisdirektionen treten jährlich mindestens dreimal mit der Generaldirektion zu einer gemeinsamen Sitzung unter Leitung des Präsidiums der letztern zusammen, um die beim Bahnbetrieb gemachten Erfahrungen auszutauschen und die als wünschbar erkannten Verbesserungen anzubahnen.

Sie sind berechtigt, bezügliche Anregungen auch schriftlich bei der Generaldirektion einzubringen.

Diese wird, bevor sie für den Geschäftskreis der Kreisdirektionen grundsätzliche Anordnungen von allgemeinem oder dauerndem Charakter trifft, denselben Gelegenheit zur Aeusserung ihrer Ansicht bieten.

Die Kreisdirektionen nehmen an den Sitzungen des Eisenbahnrates und des Verwaltungsrates durch ihre Präsidenten mit beratender Stimme teil (Art. 15 und 23).

. . . (Art. 25, Ziff. 19);

. . . (Art. 25, Ziff. 12);

Die Kreisdirektionen nehmen an den Sitzungen der betreffenden Kreiseisenbahnräte und durch ihre Präsidenten an den Sitzungen des Verwaltungsrates mit beratender Stimme teil (Art. 20 und 31).

Art. 37. Die Kreisdirektionen ernennen das sämtliche ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abteilungsvorstände und setzen im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets dessen Gehälter und Löhne fest.

Art. 38. Der Genehmigung durch die Generaldirektion bedürfen:

1. Vereinbarungen über die Erledigung der in Art. 35, Ziffer 12 und 13, genannten Ansprüche, wenn die im einzelnen Falle gewährte Abfindung einen Kapitalwert von Fr. 20,000 übersteigt.
2. Verträge über die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Art. 35, Ziff. 11).
3. Verträge über den Verkauf von Liegenschaften (Art. 35, Ziffer 15, vorbehaltlich Art. 20, Ziff. 12).
4. Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten oder über die Lieferung von Materialien, wenn die Vertragssumme mehr als Fr. 50,000 beträgt.

Art. 39. Die Vorschriften in den Art. 30 und 31 finden auf die Kreisdirektionen analoge Anwendung.

... Abteilungsvorstände (Art. 25, Ziff. 2) und ...

Art. 39. Die Vorschriften in den Art. 27 und 28 finden ...

### Projet du Conseil fédéral.

25 mars 1897.

#### II.

#### Organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Art. 10. L'administration des chemins de fer fédéraux constitue une division spéciale de l'administration fédérale.

#### 1.

##### Direction supérieure de l'administration.

Art. 11. Les dispositions ci-après font règle pour la direction supérieure de l'administration par les autorités fédérales:

Appartiennent:

##### A. A l'Assemblée fédérale:

1. l'examen et l'approbation du compte annuel et du rapport de gestion;
2. les décisions concernant la construction de lignes nouvelles et l'acquisition de lignes existantes, sous réserve du referendum;
3. l'élection de 11 membres du conseil d'administration (article 19). L'assemblée fédérale réunie procède à cette élection.

##### B. Au Conseil fédéral:

1. L'élaboration du règlement pour l'exécution de la présente loi.
2. La nomination:
  - a. de 17 membres du conseil d'administration (article 19);
  - b. des membres de la direction générale (article 26);
  - c. des membres des directions d'arrondissement (article 32) sur les propositions de la di-

### Nouvelles Proposition de la majorité de la commission.

29 juin 1897.

Adhésion au projet du conseil fédéral partout où il n'y a pas d'observations.

Art. 12 = art. 10.

Les fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux sont es fonctionnaires fédéraux et sont soumis aux lois qui régissent ces derniers.

Art. 13 = art. 11.

Biffer le chiffre 3.

2. La nomination:

- a. de 30 membres du conseil d'administration (art. 16);
- b. des membres de la direction générale;
- c. de 4 membres de chaque conseil d'arrondissement (art. 29);
- d. des membres des directions d'arrondissement (art. 33) sur la proposition des conseils

rection générale, mais sans que ces propositions lient le conseil fédéral.

3. L'approbation du budget annuel.
4. Le dépôt en mains des chambres fédérales:
  - a. des comptes annuels et du rapport de gestion;
  - b. des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles et à l'acquisition de lignes existantes.
5. L'exercice des attributions que le conseil fédéral possède actuellement à l'égard des chemins de fer privés, dans la mesure où ces attributions ont encore leur raison d'être à l'égard des chemins de fer fédéraux.

En vertu de la loi sur l'organisation du conseil fédéral, certaines attributions peuvent être transférées au département des chemins de fer.

2.

**Conseil des chemins de fer.**

(Art. 12—16.)

(Voir à l'annexe au bulletin sténographique, Session de juin 1897.)

3.

**Division du réseau des chemins de fer.**

Art. 17. Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en trois arrondissements désignés par arrondissement de l'ouest, du centre et de l'est.

Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements.

4.

**Organes de l'administration.**

Art. 18. Les organes de l'administration des chemins de fer fédéraux sont:

- a. le conseil d'administration;
- b. la direction générale;
- c. les directions d'arrondissement.

*a. Conseil d'administration.*

Art. 19. Le conseil d'administration se compose de 39 membres nommés comme suit:

- 11 par l'assemblée fédérale réunie;
- 17 par le conseil fédéral;
- 11 par le conseil des chemins de fer.

Aucun des membres du conseil d'administration dont la nomination appartient au conseil fédéral et au conseil des chemins de fer ne peut en même temps faire partie de l'une des chambres fédérales. Les membres du conseil des chemins de fer ne peuvent pas davantage faire partie du conseil d'administration.

Le conseil fédéral ne fait ses nominations que lorsque l'assemblée fédérale réunie et le conseil des chemins de fer ont procédé à celles qui leur compétent; il veillera, dans ses nominations, à ce que l'agriculture, le commerce et l'industrie soient équitablement représentés.

La durée des fonctions est de trois années et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 20. Les attributions du conseil d'administration comprennent:

d'arrondissement, mais sans que ces propositions lient le conseil fédéral.

Supprimer les articles 12 à 16.

Art. 14. Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en cinq arrondissements qui ont leur siège à Lausanne, Bâle, Lucerne, Zurich et Saint-Gall.

Art. 15. Les organes de l'administration des chemins de fer fédéraux sont:

- a. le conseil d'administration;
- b. la direction générale;
- c. les conseils d'arrondissement;
- d. les directions d'arrondissement.

*a. Conseil d'administration.*

Art. 16. Le conseil d'administration se compose de 55 membres nommés comme suit:

- 30 par le conseil fédéral;
- 25 par les cantons.

Biffer le 2<sup>e</sup> alinéa.

... que lorsque les cantons ont procédé à celles qui leur compétent;

Art. 17 = art. 20.

1. la surveillance de l'ensemble de l'administration;
2. la fixation du projet de budget annuel à soumettre au conseil fédéral;
3. l'examen du compte et du rapport de gestion annuels dressés par la direction générale, pièces à soumettre ensuite au conseil fédéral;
4. la fixation des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises, l'élaboration des dispositions réglementaires, dans les cas importants après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer;
5. la fixation des règles suivant lesquelles doivent être établis les horaires (distinction des catégories de trains, nombre des courses, vitesses, etc.), dans les cas importants après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer;
6. la prise à bail de lignes n'appartenant pas à la Confédération, l'affermage de chemins de fer fédéraux et l'installation d'entreprises accessoires;
7. la ratification des conventions importantes passées avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes;
8. la ratification de conventions passées avec d'autres entreprises de chemins de fer concernant la cojouissance des gares, stations et tronçons de lignes, ainsi que d'ouvrages communs;
9. la fixation des plans-types pour les terrassements et ouvrages d'art, la voie de fer, les bâtiments et le matériel roulant;
10. la fixation du tracé des lignes nouvelles, ainsi que celle des plans pour importantes constructions nouvelles dans les gares; l'élaboration des plans pour reconstructions et travaux de parachèvement importants sur le réseau en exploitation;
11. l'approbation de contrats de construction et de livraison dont le montant dépasse 500,000 francs;
12. l'achat d'immeubles non destinés à des constructions servant au chemin de fer, et dont le prix dépasse 200,000 francs; de même la vente d'immeubles d'une valeur supérieure à 50,000 francs;
13. l'organisation des services conformément aux dispositions du règlement d'exécution édicté par le conseil fédéral;
14. la ratification de la nomination des chefs de service de la direction générale et des directions d'arrondissement;
15. la fixation dans les limites de la loi sur les traitements et du budget, des traitements des fonctionnaires mentionnés au chiffre 14;
16. la détermination des conditions générales auxquelles est engagé le personnel;
17. l'étude, après avoir pris l'avis du conseil des chemins de fer, des propositions relatives à la

Biffer les mots: «après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer»

Biffer les mots: «dans les cas importants après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer»

16bis. l'examen des propositions formulées par les conseils d'arrondissement pour l'amélioration des services, ainsi que l'étude des modifications à apporter à la législation en matière de chemins de fer;

Retrancher les mots: «après avoir pris l'avis du conseil des chemins de fer, »

construction de lignes nouvelles pour le compte de la Confédération;

18. l'étude des modifications à apporter à la législation en matière de chemins de fer fédéraux.

Art. 21. Le conseil d'administration choisit dans son sein, pour la durée d'une période administrative, son président et son vice-président.

Art. 22. Le conseil d'administration nomme pour la durée d'une période administrative une commission permanente composée du président du conseil d'administration, comme président, et de six membres, chargée de l'examen préalable des affaires. Il peut toutefois nommer exceptionnellement des commissions spéciales pour l'examen de certaines affaires.

La commission permanente et les commissions spéciales ont le droit de demander à la direction générale tous les renseignements dont elles ont besoin au sujet des affaires qu'elles ont à traiter et de prendre connaissance de toutes les pièces y relatives. Ces commissions ou leurs membres ne peuvent se mettre directement en rapports avec les directions d'arrondissement ou des fonctionnaires que moyennant l'autorisation préalable de la direction générale.

Les commissions peuvent s'adjoindre un secrétaire qui leur est fourni par le secrétariat de la direction générale.

Art. 23. Les membres de la direction générale et les présidents des directions d'arrondissement assistent, avec voix consultative, aux délibérations du conseil d'administration, à condition qu'elles ne concernent pas leurs intérêts personnels.

La direction générale est représentée dans les délibérations de la commission permanente par son président ou son vice-président, avec voix consultative.

La direction générale peut, si elle le juge à propos, déléguer quelques-uns de ses membres aux délibérations des commissions spéciales; ils y ont voix consultative.

Art. 24. Le conseil d'administration, convoqué par son président, se réunit régulièrement la première semaine des mois de février, avril, juin, août, octobre et décembre. D'autres séances peuvent aussi avoir lieu lorsque des affaires urgentes l'exigent.

Le conseil ne peut délibérer que lorsqu'il y a au moins 20 membres présents.

Dans la règle, les séances se tiennent à Berne.

Art. 25. Les membres du conseil d'administration touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'assemblée fédérale.

#### *b. Direction générale.*

Art. 26. La direction générale se compose de cinq à sept membres. Elle est nommée par le conseil fédéral.

La durée de ses fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des Chambres fédérales.

Le siège de la direction générale est à Berne. Ses membres doivent être domiciliés à Berne.

Art. 27. Le conseil fédéral nomme, chaque fois pour trois années, le président et le vice-président parmi les membres de la direction générale.

Art. 28. Sous réserve des exceptions ou restrictions prévues par la présente loi et des attributions

Supprimer le chiffre 18.

Art. 18 = art. 21.

Art. 19 = art. 22

Supprimer la phrase: Ces commissions ou leurs membres ne peuvent . . .

Art. 20 = art. 23.

Art. 21 = art. 24.

. . . au moins vingt-huit membres présents.

Art. 22 = art. 25.

Art. 23 = art. 26.

Art. 24 = art. 27.

Art. 25 = art. 28.

conférées par l'article 20 au conseil d'administration, la direction générale exerce l'ensemble de la gestion. Elle a spécialement pour mission :

1. de représenter, en matière administrative et en justice, l'administration des chemins de fer vis-à-vis des tiers, pour autant que ces pouvoirs ne sont pas conférés aux directions d'arrondissement (article 35, chiffre 1);
2. de nommer tous les fonctionnaires et employés qui lui sont directement subordonnés, ainsi que les chefs de service des directions d'arrondissement;
3. de fixer les traitements des fonctionnaires et employés à sa nomination, ainsi que de déterminer, selon des règles uniformes, les traitements des employés qui sont à la nomination des directions d'arrondissement.
4. d'élaborer le budget annuel;
5. d'établir le compte annuel;
6. de rédiger le rapport annuel de gestion;
7. de préparer toutes les affaires autres que celles déjà mentionnées et qui sont du ressort du conseil d'administration;
8. d'exécuter les décisions du conseil d'administration;
9. d'élaborer les règlements, instructions et prescriptions nécessaires pour les branches de service qui sont directement sous ses ordres, ainsi que pour celles attribuées aux directions d'arrondissement;
10. d'élaborer les tarifs;
11. de contrôler les recettes de l'exploitation (contrôle de l'exploitation);
12. de statuer sur les réclamations visant soit la fausse application des tarifs ou des prescriptions relatives aux tarifs, soit les erreurs de parcours, de plus sur les réclamations visant la perte ou l'avarie de marchandises, ou encore les retards dans le service des voyageurs et marchandises, pour autant que le règlement d'exécution édicté par le conseil fédéral ne défère pas ces réclamations aux directions d'arrondissement;
13. d'élaborer les horaires et de veiller à ce qu'ils soient appliqués par les directions d'arrondissement d'une manière conforme aux besoins du transit;
14. d'exercer le contrôle central du matériel;
15. de pourvoir à l'exécution des travaux neufs et de parachèvement, pour autant que les directions d'arrondissement n'en sont pas chargées;
16. de conclure des conventions avec d'autres entreprises de transport au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes;
17. de conclure des conventions avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet de la cojouissance et la construction en commun de gares, stations, tronçons de voie et installations servant à l'exploitation;
18. de conclure des conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés aux constructions à exécuter par la direction générale, ainsi que toutes les conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés à d'autres usages;

. . . par l'article 17 . . .

. . . des directions d'arrondissement, sur la proposition de celles-ci, mais sans être liée par ces propositions.

9. d'élaborer les règlements, instructions et prescriptions nécessaires pour les diverses branches de service;

12. de statuer sur les réclamations importantes visant . . .

. . . d'autres usages, sous réserve de l'article 17, chiffre 12;

19. de conclure les traités de construction et de livraison pour les travaux à exécuter par la direction générale, ainsi que les traités de livraison ayant pour objet le matériel de la voie, le combustible et le matériel roulant, ainsi que tous les traités de livraison qui n'ont pas été réservés par la direction générale à la direction d'arrondissement;

20. de surveiller la gestion des directions d'arrondissement et de leur donner des instructions destinées à assurer l'unité et l'harmonie administratives;

21. de statuer sur les ratifications prévues à l'article 38.

Art. 29. La direction générale présentera chaque trimestre au conseil d'administration un état sommaire des recettes de l'exploitation.

Art. 30. La direction générale délibère lorsque la majorité absolue de ses membres est réunie.

En cas d'égalité des voix, c'est la proposition pour laquelle le président aura voté qui prévaudra; s'il s'agit de nominations, c'est, en cas d'égalité des voix, le sort qui décidera.

Art. 31. Les affaires sont réparties par départements entre les membres de la direction.

L'organisation des départements et la répartition des différents services sont déterminées par le règlement d'exécution à édicter par le conseil fédéral. Ce règlement déterminera aussi les affaires qui pourront être liquidées directement par les départements.

... matériel de la voie, les achats importants de combustible et de graisses, le matériel roulant neuf, ainsi que tous les traités de livraison qui n'ont pas été réservés par la direction générale aux directions d'arrondissement, cela sous réserve de l'art. 17, chiffre 11.

Art. 26 = art. 29.

Art. 27 = art. 30.

Art. 28 = art. 31.

#### *c. Conseils d'arrondissement.*

Art. 29. Les conseils d'arrondissement se composent de 15 à 20 membres dont 4 à la nomination de la Confédération, et 11 à 16 à celle des cantons et demi-cantons.

Le règlement d'exécution délimite les arrondissements et la répartition des membres entre les cantons.

La durée des fonctions est de trois ans et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 30. Le conseil d'arrondissement a pour attributions:

1. De donner, quand il en est requis:
  - a. par les autorités fédérales;
  - b. par un gouvernement cantonal;
  - c. par le conseil d'administration;
  - d. par les représentations organisées de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des arts et métiers ou par d'autres associations suivant un but économique;
  - e. par un de ses propres membres, son avis sur les questions se rattachant au service des chemins de fer, les questions d'horaire et de tarif en particulier.
2. De fixer les traitements et salaires du personnel subordonné aux directions d'arrondissement, dans les limites de la loi et du budget.
3. De nommer des tribunaux arbitraux chargés de trancher les différents entre l'administration des chemins de fer et ses fonctionnaires et employés.



*C. Directions d'arrondissement.*

Art. 32. Chaque direction d'arrondissement se compose de trois membres nommés par le conseil fédéral sur la proposition de la direction générale, mais sans que ces propositions lient le conseil fédéral.

La durée de leurs fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des chambres fédérales.

Art. 33. La direction de l'arrondissement ou est a son siège à Lausanne, celle de l'arrondissement du centre à Lucerne, celle de l'arrondissement est à Zurich.

Les membres de la direction doivent être domiciliés au siège de la direction d'arrondissement.

Art. 34. Le conseil fédéral nomme pour une période de trois années, parmi les membres de chacune des directions d'arrondissement, un président et un vice-président.

Art. 35. Les directions d'arrondissement ont pour attributions:

1. de représenter l'administration des chemins de fer dans les affaires administratives et judiciaires qui sont de la compétence des directions d'arrondissement;
2. de veiller à l'entretien du chemin de fer et des accessoires, y compris les bâtiments et les lignes télégraphiques;
3. d'exécuter les travaux de parachèvement et les autres modifications dans les constructions sur le réseau en exploitation, sous réserve des décisions contraires prises dans chaque cas particulier par la direction générale; de conclure les traités relatifs à ces constructions et ayant pour objet des acquisitions de terrains, des constructions ou des livraisons, cela sous réserve de l'article 38, chiffre 4;
4. de surveiller la voie et la police du chemin de fer;
5. de prendre les mesures nécessaires en vue de protéger l'administration du chemin de fer

4. D'approuver les budgets et comptes annuels et les rapports y relatifs élaborés par la direction d'arrondissement pour être soumis à la direction générale.

5. De statuer sur tous les crédits, dépassant 20,000 et ne dépassant pas 100,000 francs, non prévus au budget ou excédant le montant alloué par le conseil d'administration.

6. D'approuver les rapports écrits trimestriels des directions d'arrondissement sur la marche de l'entreprise.

Art. 31. Les conseils d'arrondissements se réunissent régulièrement tous les deux mois sur la convocation de leur président. D'autres réunions ont lieu lorsque des affaires urgentes l'exigent.

Les conseils d'arrondissement ne peuvent délibérer que lorsque les deux tiers au moins de leurs membres sont présents.

Les directeurs d'arrondissement assistent aux séances avec voix consultative.

Art. 32. Les membres des conseils d'arrondissement touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'assemblée fédérale.

*D. Directions d'arrondissement.*

Art. 33. Chaque direction d'arrondissement se compose de trois membres nommés par le conseil fédéral sur la proposition du conseil d'arrondissement, mais sans que ces propositions lient le conseil fédéral.

Supprimer le premier alinéa de l'art. 33.

contre tout empiètement sur ses droits de propriété et tout trouble apporté à sa possession;

6. le service de la traction;
7. le service des trains;
8. le service d'expédition, y compris les entrepôts;
9. l'exploitation des ateliers;
10. de gérer les magasins principaux et l'économat (sous réserve de l'article 28, chiffre 19);
11. d'organiser les services de camionnage et de conclure les conventions y relatives avec les entrepreneurs;
12. de statuer sur les réclamations pour fausse application des tarifs ou erreurs de parcours, la perte ou avarie de marchandises, ainsi que sur celles visant des retards dans le service des voyageurs et des marchandises, pour autant que ces réclamations sont de leur compétence (article 28, chiffre 12);
13. de statuer sur les réclamations dans les cas de responsabilité civile ensuite de mort d'homme ou de lésions corporelles.
14. de louer les immeubles disponibles, ainsi que des buffets des gares;
15. de vendre les immeubles disponibles.

Art. 36. Les directions d'arrondissement siègent trois fois par an au moins avec la direction générale et sous la présidence de son président, aux fins de se communiquer réciproquement les expériences faites dans l'exploitation et de préparer les perfectionnements reconnus utiles.

Elles ont le droit de faire des propositions écrites à la direction générale.

Avant d'édicter des prescriptions de portée générale ou permanente sur les attributions des directions d'arrondissement, la direction générale leur fournira l'occasion de donner leur avis.

Les directions d'arrondissement prennent part aux séances du conseil des chemins de fer et du conseil d'administration par l'organe de leur président qui a voix consultative (articles 15 et 23).

Art. 37. Les directions d'arrondissement nomment tout le personnel qui leur est subordonné, à l'exception des chefs de service, et fixent les traitements et salaires dans les limites de la loi sur les traitements et du budget.

Art. 38. Sont soumis à la ratification de la direction générale:

1. les arrangements intervenus au sujet des réclamations prévues à l'article 35, chiffres 12 et 13, lorsque l'indemnité accordée ne dépasse pas 20,000 francs en capital;
2. les conventions relatives à l'organisation d'un service de camionnage (article 35, chiffre 11);
3. les contrats de vente d'immeubles (article 35, chiffre 15), sous réserve de l'article 22, chiffre 12;
4. les contrats concernant l'exécution de travaux de construction ou la livraison de matériaux, lorsque ces contrats portent sur une somme supérieure à 50,000 francs.

Art. 39. Les prescriptions des art. 30 et 31 sont applicables par analogie aux directions d'arrondissement.

. . . (article 25, chiffre 19);

. . . (article 25, chiffre 12);

Les directions d'arrondissement prennent part, avec voix consultative, aux séances du conseil d'arrondissement et, par l'organe de leur président, à celles du conseil d'administration (articles 20 et 31).

. . . . des chefs de service (art. 25, chiffre 2),  
et . . . .

Art. 39. Les articles 27 et 28 sont . . .

5.

**Dispositions générales.**

Art. 40. Les citoyens suisses ayant leur domicile fixe en Suisse peuvent seuls être admis au service des chemins de fer.

Cette disposition ne s'applique pas aux employés qui sont au service de tronçons de lignes situés à l'étranger et exploités par la Confédération.

Art. 41. La durée des fonctions des fonctionnaires et des employés à poste fixe est de trois années; elle coïncide avec celle des autres fonctionnaires fédéraux. Sont réservées les dispositions sur la durée des fonctions des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement (articles 26 et 32).

Art. 42. Une loi fédérale fixera les traitements des directeurs, fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux.

Art. 43. Les membres du conseil d'administration, de la direction générale et des directions d'arrondissement peuvent être révoqués par décision motivée de l'autorité qui les a nommés.

Art. 44. Le règlement d'exécution édictera les dispositions relatives:

1. à la comptabilité;
2. aux compétences disciplinaires;
3. à l'octroi du libre parcours.

Art. 45. Une caisse de pensions et de secours sera créée pour les fonctionnaires et employés à poste fixe. Elle sera alimentée moitié par les membres de la caisse, moitié par la caisse d'exploitation des chemins de fer.

Le conseil fédéral édicte les statuts.

Les caisses de pensions et de secours existantes, dont la gestion passera à l'administration des chemins de fer fédéraux lors de l'acquisition des chemins de fer, peuvent, si le conseil fédéral le juge à propos, continuer à exister sur l'ancienne base et entre leurs membres. Les membres de ces caisses ne peuvent en même temps faire partie de la caisse générale de pensions et de secours.

Art. 46. Le conseil fédéral édictera les prescriptions nécessaires pour la création de caisses d'assurance contre la maladie.

Art. 41. Les citoyens suisses ayant leur domicile fixe en Suisse peuvent seuls, dans la règle, . . .

. . . (art. 28 et 33).

Art. 43. Les membres de la direction générale et des directions d'arrondissement, ainsi que tous les autres fonctionnaires et employés peuvent . . .

Le conseil d'administration édicte les statuts sous réserve de l'approbation du conseil fédéral.

**Anträge**

**der Kommissionsminderheit.**

(HH. Gavard, Python, Reichlin, Schmid-Ronca, Wirz.)

29. Juni 1897.

Art. 11.

*B. Dem Bundesrat.*

- b. die Genehmigung der Wahl der Mitglieder der Generaldirektion;
- c. die Genehmigung der Wahl der Kreisdirektionsmitglieder.

Streichung von litt. c und d der Kommissionsmehrheit.

**Propositions**

**de la minorité de la commission.**

(MM. Gavard, Python, Reichlin, Schmid-Ronca et Wirz.)

29 juin 1897.

Art. 11.

*B. au conseil fédéral.*

- b. la ratification du choix des membres de la direction générale;
  - c. la ratification du choix des membres des directions d'arrondissement;
- supprimer lettres c et d du projet de la majorité.

**Art. 20.**

**1bis.** die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion, unter Vorbehalt der Genehmigung des Bundesrates;

Ziffer 4. Streichung der Worte «in wichtigen Fragen».

Ziffer 11. Streichung der Worte « — und Lieferungs» (verträgen).

*b. Die Generaldirektion.*

Art. 26. Die Generaldirektion besteht aus drei bis fünf Mitgliedern.

Art. 28. Die Befugnisse der Generaldirektion sind:

1. Die Leitung und Aufsicht über den gesamten Betrieb der Bundesbahnen, sowie über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen.

**1bis.** Sie hat vor allem die Aufgabe, dafür zu sorgen, dass die verschiedenen Dienstzweige in einheitlicher und gleichmässiger Weise geordnet sind.

Zu dem Zwecke hat sie die allgemeinen Dienstvorschriften, Instruktionen und Reglemente, sowie specielle Instruktionen für die unmittelbar unter ihr stehenden Beamten und Angestellten auszuarbeiten.

2. Streichung der Worte «sowie der Vorstände der Dienstabteilungen bei den Kreisdirektionen».

3. Streichung der Worte «ferner gemeinsamer . . . . Angestellten»;

9. Streichung.

10. Beifügen: «unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Verwaltungsrat».

Ziffer 11. Zu fassen: die zentrale Betriebskontrolle.

Ziffer 12. Streichung

Ziffer 21. Streichung.

*c. Die Kreiseisenbahnräte.*

Art. 29. Streichung der Worte « von denen der Bund 4 ».

**1bis.** die Ernennung eines Delegierten in den Verwaltungsrat;

**1ter.** die Wahl der Mitglieder und der Vorstände der Dienstabteilungen der Kreisdirektionen;

**1quater.** die Festsetzung der Gehälter und Löhne des den Kreisdirektionen unterstellten Personals im Rahmen des Gesetzes und des Budgets.

*d. Die Kreisdirektionen.*

Art. 33. . . . . aus drei durch den Kreiseisenbahnrat gewählten Mitgliedern.

Art. 35. Die Kreisdirektionen haben unter der Oberleitung der zentralen Verwaltungsorgane die ganze Geschäftsführung des in ihren Kreis fallenden Netzes unter sich, unter Vorbehalt der anderen Behörden übertragenen Befugnisse.

Sie haben speziell zur Aufgabe,

1. die Eisenbahnverwaltung in denjenigen Angelegenheiten, welche sich auf den betreffenden Kreis beziehen, zu vertreten;

2. = Art. 35 Ziff. 2 des Entwurfes;

**Art. 20.**

**1bis.** la nomination des membres de la direction générale, sous réserve de la ratification du conseil fédéral.

Chiffre 4 supprimer également les mots «dans les cas importants».

Chiffre 11 biffer les mots «et de livraison».

*B. Direction générale.*

Art. 26. La direction générale se compose de trois à cinq membres.

Art. 28. La direction générale a les attributions suivantes:

1. Elle a la direction et le contrôle de tout l'ensemble du service des chemins de fer fédéraux, et de la gestion des directions d'arrondissement.

**1bis.** Elle a avant tout pour mission de veiller à ce que les différentes branches de service soient partout réglementées d'une façon uniforme et égale.

Elle édicte à cet effet les prescriptions de service, les instructions et ordonnances de principe qui ont une portée générale;

elle édicte aussi les instructions spéciales pour les fonctionnaires et employés placés immédiatement sous ses ordres.

2. Biffer les mots: «ainsi que les chefs de service d'arrondissement, etc.»

3. Biffer les mots: «ainsi que de déterminer», etc.

9. Biffer.

10. Ajouter: «Sous réserve de l'approbation du conseil d'administration.»

Chiffre 11. Dire: «Contrôle central de l'exploitation».

Chiffre 12. Supprimer.

Chiffre 21. Supprimer.

*c. Conseils d'arrondissement.*

Art. 29. Supprimer «dont 4 membres à la nomination de la Confédération».

**1bis.** de nommer un délégué au conseil d'administration;

**1ter.** de nommer les membres de la direction et les chefs de service de l'arrondissement;

**1quater.** de fixer les traitements et salaires du personnel subordonné aux directions d'arrondissement, dans les limites de la loi et du budget.

*d. Directions d'arrondissement.*

Art. 33. . . . . de trois membres nommés par le conseil d'arrondissement.

Art. 35. La direction d'arrondissement a, sous la haute direction des organes de l'administration centrale, l'ensemble de la gestion de toute l'étendue du réseau d'arrondissement, sous réserve des attributions réservées à une autre autorité.

Elle a spécialement pour mission:

1. de représenter l'administration des chemins de fer dans toutes les affaires qui ont trait à son réseau;

2. texte du chiffre 2 de l'art. 35 du projet;

3. die Ausführung sämtlicher Beschlüsse des Verwaltungsrates betreffend Ergänzungs-, Vergrößerungs- und Bauarbeiten, sowie die Ausführung der Beschlüsse der Kreisräte;

4. die Ausarbeitung der Baupläne und Vorschläge und den Abschluss von Verträgen.

Ausser den ihr zur Verfügung gestellten Krediten hat die Direktion zur Deckung von unvorhergesehenen die Kompetenz zu Ausgaben für allgemeine Betriebszwecke oder für besondere Fälle bis zum Betrage von Fr. 50,000.

5. = Ziff. 4 des Entwurfes.

6. = » 5 » »

7. = » 6 » »

8. = » 7 » »

9. = » 8 » »

10. = » 9 » »

11. die Verwaltung der Hauptmagazine und den Abschluss sämtlicher Lieferungsverträge;

12. die Kontrolle der Betriebseinnahmen;

13. die Aufstellung des Budgets und der Jahresrechnung, sowie des Geschäftsberichtes für ihren Kreis;

14. die Zusammenstellung der monatlichen Einnahmen und Ausgaben zu Händen des Eisenbahnrates;

15. alle dem Kreiseisenbahnrat unterbreiteten Fragen zu begutachten.

Art. 37. Streichung der Worte « und setzen im Rahmen . . . . Löhne fest. »

Art. 38. Streichung.

3. d'exécuter toutes les décisions du conseil d'administration ayant trait au réseau, travaux de parachèvement, agrandissement, construction, etc., ainsi que les décisions du conseil d'arrondissement;

4. d'élaborer les plans et devis de constructions et de conclure les contrats à cet effet.

Outre les crédits qui lui sont ouverts la direction possède, pour faire face à des dépenses imprévues concernant les besoins généraux du service ou des cas spéciaux, une compétence de 50,000 fr.

5. = chiffre 4 du projet;

6. = chiffre 5 du projet;

7. = chiffre 6 du projet;

8. = chiffre 7 du projet;

9. = chiffre 8 du projet;

10. = chiffre 9 du projet;

11. de gérer les magasins principaux, l'économat, et de conclure tous les traités de livraison;

12. de contrôler les recettes de l'exploitation du réseau;

13. d'élaborer le budget, d'établir le compte et le rapport annuel sur la gestion du réseau;

14. de fournir au conseil des chemins de fer l'état mensuel des recettes et des dépenses;

15. de préavis sur toutes les questions soumises au conseil d'arrondissement.

Art. 37. Supprimé: et fixe les traitements et salaires, etc.

Art. 38. Supprimé.

**Antrag**

von Hrn. Ständerat Gavard.

25. Juni 1897.

Art. 13.

*B. Dem Bundesrat:*

2. Die Wahl:

- a. von 11 Mitgliedern des Verwaltungsrates;
- b. die Bestätigung der Wahlen der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.

**Antrag**

von Hrn. Ständerat Leumann.

25. Juni 1897.

Art. 13.

*B. Dem Bundesrat:*

- 2. Die Wahl von 17 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 21).
- 3. Die Genehmigung der Wahlen der Mitglieder der Generaldirektion (Art. 28) und der Kreisdirektionen (Art. 34).

Art. 21.

*Der Verwaltungsrat.*

Von den durch den Bundesrat zu wählenden Mitgliedern darf keines und von den durch den Eisenbahnrat zu wählenden dürfen nicht mehr als fünf (gleich  $\frac{1}{5}$ ) der Bundesversammlung angehören.

**Proposition**

de M. le conseiller aux Etats Gavard.

25 juin 1897.

Art. 13.

*Au conseil fédéral:*

2. La nomination

- a. de 11 membres du conseil d'administration;
- b. l'approbation des élections des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement.

**Proposition**

de M. le conseiller aux Etats Leumann.

25 juin 1897.

Art. 13.

*Au conseil fédéral:*

- 2. la nomination de 17 membres du conseil d'administration;
- 3. l'approbation de la nomination des membres de la direction générale (art. 28) et des directions d'arrondissement (art. 34).

Art. 21.

*Le conseil d'administration.*

Aucun des membres du conseil d'administration dont la nomination appartient au conseil fédéral ne peut faire partie de l'assemblée fédérale; du nombre de ceux nommés par le conseil des chemins de fer, cinq au maximum (soit le cinquième) peuvent appartenir à cette assemblée.

## Ständerat. — Conseil des états.

Sitzung vom 30. Juni 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 30 juin 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Herr Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung der Detailberatung. — *Suite de la discussion article par article.*  
(Siehe Seite 612 hievor. — Voir page 612 ci-devant.)

**Präsident:** Ich erlaube mir zur Tagesordnung eine Bemerkung. Ich möchte die Herren Redner ersuchen, sich möglicher Kürze zu befeissen. So verschiedener Meinung man in der Materie selber ist, so ist man darüber doch vollständig einig, dass das Traktandum in dieser Session noch erledigt werden muss. Ebenso einig ist man aber im Wunsche, die Session nächsten Samstag zu schliessen. — Wir sind in der Beratung unserer Vorlage bis zu Art. 11 gekommen, dann wurde der Abschnitt über die Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen an die Kommission zurückgewiesen. Indem wir die Beratung über diesen Abschnitt wieder aufnehmen, glaube ich, es empfehle sich, zunächst eine allgemeine Diskussion über die neuen Anträge wälten zu lassen.

#### Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: In der Nachmittagssitzung vom letzten Freitag hat uns Herr Blumer (Glarus) beim Kapitel der Organisation der Verwaltung ein ganz neues Projekt vorgelegt, welches den Vorschlag des Bundesrates, wie den der Kommission von Grund aus modifizierte. Der Sprechende hat im Namen der Kommission dem Rate vorgeschlagen, die Anregung des Herrn Blumer, welche in ihren Konsequenzen momentan nicht zu übersehen war, der Kommission nach der Drucklegung zur Prüfung zu überweisen und zwar in der Meinung, dass Ihnen dann in den ersten Tagen dieser Woche darüber Bericht erstattet werden soll. Diese Prüfung hat nun stattgefunden, und ich erlaube mir, mit Umgehung aller untergeordneten Punkte, mich vorerst kurz über die Grundzüge des Blumerschen Organisationsprojektes zu verbreiten. Was Herrn Blumer bei seiner Anregung namentlich vorgeschwebt hat, ist der Gedanke, es solle bei den künftigen Bundesbahnen eine weitgehende Decentralisation Platz greifen, sie sollen von der Politik ferngehalten und dem Handel, der Industrie und dem Gewerbe solle ein möglichst grosser Einfluss eingeräumt werden. Gegen diesen Grundgedanken kann prinzipiell nichts eingewendet werden. Es fragt sich nur, ob derselbe auf dem vorgeschlagenen Wege erreichbar ist und namentlich auch, ob nicht damit der grosse wirtschaftliche Fortschritt, den wir mit den Bundesbahnen anstreben wollen, wiederum verloren geht.

Herr Blumer hat gesagt, die Organisation müsse von unten nach oben erfolgen, und von diesem Gesichtspunkt ausgehend, baut er sein System auf die Kantone auf. Die Kantone werden in fünf Kreise eingeteilt, deren Umschreibung ungefähr den Netzen der dormalen bestehenden Privatbahnen entsprechen soll, mit je einem Kreisverwaltungsrat, in welchem die Kantone mit einem, zwei oder drei Mitgliedern vertreten wären. Herr Blumer macht auch gleich den Verteiler auf die Kantone, was aber kaum möglich sein wird, indem ja nach seinem eigenen Vorschlag die Kreiseinteilung einer Vollziehungsverordnung vorbehalten werden soll. Wir wissen also nicht, ob nicht z. B. die Bern-Luzern-Bahn oder Brünigbahn von der J. S. abgetrennt, ob nicht etwa auch die Linie Delle-BaseL von der J. S. losgelöst und dem Kreis Basel zugewiesen werde u. s. w.

Diesen Kreisverwaltungsräten werden nun von Herrn Blumer folgende Kompetenzen zugewiesen: Sie übermitteln von sich aus oder auf Einladung der Bundesbehörden, einer Kantonsregierung, der Organe der centralen Eisenbahnverwaltung, landwirtschaftlicher, Handels-, Industrie- oder anderer Gesellschaften, welche wirtschaftliche Zwecke verfolgen, dem Eisenbahnrat ihre Gutachten über sämtliche mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängenden Fragen. Sie wählen die Kreisdirektoren, die Betriebschefs, die Abteilungschefs und die Beamten. Sie setzen die Besoldungen der von ihnen gewählten Beamten und Angestellten fest. Sie genehmigen die ihnen von den Kreisdirektoren gemachten mündlichen oder schriftlichen Berichte über die Geschäftsführung. Ihrer Genehmigung bedürfen sämtliche Ausgabeposten, welche Fr. 20,000 übersteigen, aber nicht mehr als Fr. 50,000 betragen. Sie genehmigen die von den Kreisdirektoren ausgearbeiteten Jahresbudgets und Jahresrechnungen, sowie die Jahresberichte. Aus den Mitgliedern der Kreisverwaltungsräte wird sodann der grosse allgemeine Verwaltungsrat bestellt, welcher den Titel «Eisenbahnrat» erhält. Nur nebenbei sei bemerkt, dass die Befugnisse dieses Eisenbahnrates sich ungefähr mit denjenigen des Verwaltungsrates nach der Botschaft und den ursprünglichen Vorschlägen der Kommission decken. Nun ist aber vor allem aus hervorzuheben, dass der Bund bei der Wahl der obersten Organe der Bundesbahnen (Verwaltungsrat, Kreisräte) in keiner Weise mitzuwirken hat, angenommen, dass ihm die Wahl der Präsidenten und der Vicepräsidenten der Kreisräte und des grossen Verwaltungsrates zukommt. Allein da diesen Präsi-

dentem und Vicepräsidenten keine besondern Kompetenzen zugewiesen sind, so hat dieses Wahlrecht absolut keine praktische Bedeutung. Nach den mündlichen Ausführungen des Herrn Blumer sollte dann auch die Generaldirektion abgeschafft werden, doch scheint Herr Blumer eingesehen zu haben, dass die Bundesbahnen ohne oberste Verwaltungsbehörde undenkbar sind, denn er hat in seinem gedruckten Vorschlag die Generaldirektion wieder aufgenommen.

Das Projekt des Herrn Blumer enthält nun einige Fingerzeige, welche nach der Ansicht der Kommission höchst bemerkenswert sind und auf welche ich später noch zu sprechen kommen werde. Jedoch in der uns vorliegenden Form wird durch den Vorschlag des Herrn Blumer jedenfalls eines erreicht: eine vollständige Kaltstellung des Bundes. Der Bundesversammlung wird allerdings die endgültige Festsetzung des Budgets vorbehalten, der Bund wählt auch die Generaldirektion, aber im übrigen schalten und walten die Delegierten der Kantone nach Gutdünken. Der Bund hat die Mittel zu liefern, eine Milliarde oder, wenn es nach der Meinung einiger Herren geht, noch hundert Millionen mehr, allein mitzureden bei der Verwaltung der Bundesbahnen hat er nicht. Die Decentralisation wird jedenfalls erreicht, aber das, was Herr Blumer sonst noch anstrebt, die Fernhaltung der Politik und die wesentliche Mitwirkung von Handel, Industrie und Gewerbe, das wird nach der Ueberzeugung der Kommission nicht eintreffen. Glaubt Herr Blumer wirklich, wenn wir den Schwerpunkt der Wahl in die Kantone legen, dass dann die Politik von den Bundesbahnen ferngehalten werde? Wir glauben das nicht. Das politische Leben pulsiert in den Kantonen viel lebhafter als im Bund, die Gegensätze sind viel grössere und es ist vorauszusehen, dass bei der Bestellung der Eisenbahnräte, von welchen jeder Kanton ein, zwei oder drei zu wählen hat, in erster Linie die Mitglieder der kantonalen Regierungen und die politischen Führer berücksichtigt werden. Ich kann mir diesen zukünftigen Verwaltungsrat sehr leicht vorstellen. Das werden alles sehr ehrenwerte Männer sein, Regierungsräte, Landammänner, auch da und dort ein verdienter Führer, allein Vertreter der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie werden Sie in diesem Verwaltungsrat nicht sehen. Das können wir schon jetzt an den kantonalen Vertretungen beobachten: wunderselten ist da ein kantonaler Vertreter, der Handel und Industrie repräsentiert, sondern der Mehrzahl nach — das ist ja die allgemeine Klage im Lande — sind die Kantone in den Verwaltungsräten einzig durch Regierungsräte vertreten.

So gut das Projekt Blumer gemeint ist, so konnte die Mehrheit der Kommission demselben doch nicht beistimmen, obschon sie sich wohl bewusst ist, dass dem Gedanken der Decentralisation Rechnung getragen werden muss. Die politische Centralisation war die Verwirklichung eines patriotischen Ideals, ganz anders aber ist die wirtschaftliche Centralisation. Auf diesem Boden stehen sich die materiellen Interessen schroff gegenüber und es ist ganz natürlich, wenn die einzelnen Landesteile so viel wie möglich für sich zu erhaschen suchen. Diesen Erwägungen konnte die Kommission nicht aus dem Wege gehen und ihr Bestreben gieng darum dahin, dem Projekt Blumer das zu entnehmen, was gut und annehmbar ist, und mit einem eigenen Vor-

schlag vor Sie zu treten. Allerdings, über das Mass dessen, was zugestanden werden dürfe, gieng die Kommission auseinander, sie teilte sich in eine Mehrheit und eine Minderheit.

Ich erlaube mir nun, hier den Standpunkt der erstern zu vertreten, indem die Herren der Minderheit für gehörige und gründliche Auseinandersetzung ihrer Vorschläge schon selbst sorgen werden. Das Bestreben der Kommissionsmehrheit gieng dahin, mit Vorschlägen vor Sie zu treten, welche den Wünschen nach gleichmässiger Behandlung aller Landesteile entgegenkommen, aber unter Hochhaltung des grossen Gedankens, welcher der Verstaatlichung zu Grunde liegt. Sie gieng dabei von der Voraussetzung aus, die Vertretung der Kantone sei keineswegs die Hauptsache bei der Verstaatlichung. Nicht um der Kantone willen wollen wir die Bundesbahnen, sondern um den Verkehr zu fördern und zu verbessern.

Die Kommission schlägt Ihnen mit Herrn Blumer nun in erster Linie vor, den Eisenbahnrat fallen zu lassen. Ich glaube, Sie werden diesem Vorschlage ohne allzugrosses Bedauern zustimmen können. Es ist ja allerdings richtig, dass ähnliche Institutionen im Ausland sich vorzüglich bewährt haben. Das ist namentlich in Preussen der Fall, wo der Eisenbahnrat in verkehrspolitischen, in Eisenbahnfragen den Oberbehörden gegenüber ein massgebendes Urteil abzugeben hat. Ob das nun bei uns auch so sein würde, ist eine andere Frage, denn in Preussen besteht neben dem Eisenbahnrat ein Eisenbahnministerium mit weitgehenden Befugnissen, welches von sich aus im stande ist, die Anregungen der Eisenbahnräte zu realisieren, während bei unsern Verhältnissen mit den beiden Räten, dem Bundesrat und dem Volksvotum, die Verwirklichung derartiger Anregungen nur langsam vor sich gehen könnte. Wir glauben, es sei jedenfalls besser, statt für diese eigentlich nur begutachtende Behörde einen grossen Apparat — fast einen zweiten Nationalrat! — aufzustellen, der jahraus, jahrein mit allen möglichen Forderungen an uns herangetreten wäre, die Befugnis der Begutachtung der Eisenbahnfragen einem kleinern Kollegium, dem Kreisrat, zu übertragen. Im übrigen sehen wir als Organe der Verwaltung vor: den Verwaltungsrat, die Generaldirektion, die Kreiseisenbahnräte und die Kreisdirektionen. Der Verwaltungsrat soll aus 55 Mitgliedern bestehen, von denen 25 durch den Bundesrat, 25 durch die Kantone und 5 durch die Kreisräte zu ernennen sind.

Diese neuen Vorschläge bedeuten nun eine grosse Konzession an die Minderheit, denn damit wird nun das Gleichgewicht zwischen Bund und Kanton zu gunsten der Kantone verrückt. Der Bund wählt 25, die Kantone 25 und die Kreisräte, welche aus den Kantonen hervorgegangen sind, wählen 5 Mitglieder des Verwaltungsrates — die Vertreter der Kantone haben also eigentlich die Mehrheit. Dann ist es eine grosse Konzession, dass wir nun, im Gegensatz zum ursprünglichen Projekt, die Wahl der Verwaltungsratsmitglieder, die von Kantonswegen zu nominieren sind, den Kantonen selbst überlassen. Während es nach dem ursprünglichen Projekt möglich gewesen wäre, dass der Eisenbahnrat als Vertreter eines Kantons ein Mitglied gewählt hätte, das in Opposition zur politischen Mehrheit des Kantons gestanden hätte, so ist es nun den Kantonen

selbst überlassen, diejenigen Mitglieder in den Verwaltungsrat zu delegieren, welche sie als ihre eigentlichen Vertrauensmänner betrachten. Die Kompetenzen des Verwaltungsrates bleiben sich gleich wie nach dem Antrag des Herrn Blumer in seinem Eisenbahnrat. Die Wahl der Generaldirektion soll dem Bundesrat zustehen. Die Minderheit proponiert Ihnen, die Wahl der Generaldirektion dem Verwaltungsrat zu übertragen. Wir haben diesem Vorschlag nicht zustimmen können. Wir finden, es müsse eine gewisse Abhängigkeit zwischen den Bundesbehörden und der Generaldirektion bestehen. Wenn wir die letztere vollständig unabhängig von den Bundesbehörden stellen, so ist die Gefahr vorhanden, dass ein kleiner Staat im Staate entsteht. Die Kreisdirektionen sollen durch den Verwaltungsrat gewählt werden. Das ist ebenfalls eine Konzession, indem der Bundesrat mit etwelcher Hartnäckigkeit daran festhält, die Wahl der Kreisdirektionen ebenfalls für sich in Anspruch zu nehmen. Die weitestgehende Neuerung aber, die wir Ihnen vorschlagen, besteht darin, dass wir aus dem Blumerschen Projekt das Institut der Kreiseisenbahnräte herübergenommen haben. Die Einteilung dieser Kreise und die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone soll durch einen Bundesbeschluss fixiert werden. Als Kompetenzen für die Kreiseisenbahnräte haben wir vorgesehen: die Begutachtung von allen das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen, insbesondere des Fahrplan- und Tarifwesens, zu Handen der für die Entscheidung zuständigen Behörden — also ungefähr das, was wir im ursprünglichen Projekt dem Eisenbahnrat von 72 Mitgliedern übertragen haben, — die Bestellung von Schiedsgerichten bei Zwistigkeiten zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihren Beamten und Angestellten; die Genehmigung der von den Kreisdirektionen ausgearbeiteten, zur Vorlage an die Generaldirektion bestimmten Jahresbudgets und Jahresrechnungen und darauf bezüglichen Berichte; die Entscheidung über sämtliche im Budget nicht vorgesehenen oder über den vom Verwaltungsrat bewilligten Betrag hinausgehenden Kredite, welche Fr. 20,000 übersteigen, aber nicht mehr als Fr. 50,000 betragen; die Genehmigung der vierteljährlichen schriftlichen Berichte der Kreisdirektionen über den Gang des Unternehmens.

Um diese Kompetenzen der Kreisverwaltungsräte wird sich nun der Hauptstreit entspinnen, indem die Minderheit Ihnen vorschlagen wird, es sei den Kreisräten auch die Wahl der Generaldirektion, der Betriebschefs, der Abteilungschefs und der Beamten zuzuweisen. Diesen Forderungen kann die Mehrheit Ihrer Kommission nicht entsprechen, da dies gleichbedeutend wäre mit der Preisgabe der Bahnen an die Kantone. In den Händen der Kreisdirektionen und ihres Beamtenstabs liegt der Betrieb, der Eisenbahndienst, nicht in denen des Verwaltungsrates, nicht einmal in denen der Generaldirektion. Dieses gesamte Personal soll nun losgelöst werden von der obersten Leitung, es soll einer Behörde unterstellt werden, welche gegenüber den obern Organen ganz selbständig und unabhängig schaltet und waltet! Ich frage mich: wo bleibt denn da eigentlich die Autorität der obern Behörden gegenüber so gewählten Direktoren und Beamten? Und wo auch bleibt die Verantwortlichkeit? Der Eisenbahndienst ist ein schwerer, verantwortungsvoller, er darf nicht Leuten anvertraut werden,

welche hiezu die nötige Qualifikation nicht besitzen, und diese Qualifikationen können nur diejenigen beurteilen, welche mit ihren Beamten in den dienstlichen Verrichtungen in beständigem Kontakt sind. In diesem Falle sind es die Kreisdirektoren, die wiederum ihrerseits voll nur gewürdigt werden können von der ihnen übergeordneten Behörde, von der Generaldirektion. Ich will mich vorläufig über dieses Kapitel nicht weiter aussprechen. Wir wollen zuerst anhören, was die Vertreter der Minderheit für ihren Standpunkt anbringen.

Ich empfehle den Freunden der Verstaatlichung warm, auf die Anträge der Mehrheit der Kommission einzutreten. Diese Anträge stellen, ich glaube es sagen zu dürfen, das Maximum dessen dar, was ohne Preisgabe des Endzweckes der Verstaatlichung an Konzessionen gemacht werden darf. Wenn Sie darüber hinausgehen, so werden sich viele Freunde der Verstaatlichung — und ich gehöre auch dazu — sehr ernsthaft die Frage vorzulegen haben, ob sie bei der Verstaatlichung unter diesen Umständen überhaupt noch mitmachen wollen. Ich glaube, es stehe uns besser an, mit einem Projekte vor das Volk zu treten, welches durch die Hochhaltung des grossen, schönen Gedankens, der in der Verstaatlichung liegt, alle Anhänger derselben um sich schart, als mit einem Projekt, das von Konzession zu Konzession gekommen ist und welches schliesslich doch die Gegner nicht zu Freunden haben wird, aber auch die aufrichtigsten Freunde der Verstaatlichung gegen sich bestimmen muss.

Ich empfehle Ihnen sehr warm, grundsätzlich auf die Vorschläge der Kommissionsmehrheit einzutreten.

**Wirz, Berichterstatter der Kommissionsminderheit:** Ich ergreife kurz das Wort zur Eintretensfrage auf die Organisation der Verwaltung, um Sie dann bei der artikelweisen Beratung möglichst wenig hinzuhalten. Meine grundsätzliche Stellung habe ich durch mein Votum bei der Eintretensfrage präzisiert. Nachdem es meine Ueberzeugung ist, dass auf dem Boden der jetzigen Verfassung die Eisenbahnverstaatlichung nicht erfolgen darf, so ist die Frage für mich res judicata. Die von mir betonten finanziellen Bedenken wurden auch durch den weiteren Verlauf der Debatte keineswegs gehoben. Die Intensivität und Extensivität der Opposition hängt aber zweifellos bei einem grossen Teil des Schweizervolkes davon ab, ob man bei der Organisation allen berechtigten Faktoren thunlichst Rechnung trägt. Es liegt dies selbstredend im Interesse der Staatsbahnfreunde. Im Interesse der Staatsbahngegner liegt es, wenn möglichst grosse Volkskreise durch den Gesetzesentwurf nicht befriedigt werden. Ich bin aber ein loyaler Gegner der Verstaatlichung, ich fühle mich verpflichtet, zur Verbesserung des Gesetzes möglichst beizutragen. Dabei weiss ich, dass ich den Freunden der Staatsbahnen in die Hand arbeite und wenn wesentliche Anträge der Kommissionsminderheit verworfen werden, so muss ich mich damit trösten, dass dadurch die Aussichten für die Verwerfung steigen. Ich anerkenne das Entgegenkommen des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit, indem sie:



erstens Kreisräte schaffen und dadurch die rein bürokratische Organisation der Kreise durch ein mehrheitlich föderales Element formell volkstümlicher gestalten wollen;

zweitens, den Kantonen eine direkte, gleichmässige Vertretung in dem centralen Verwaltungsrat gestatten;

drittens den Eisenbahnrat aufgeben, welcher keineswegs den eidgenössischen Staatsgedanken repräsentiert, sondern eine Präponderanz der grossen Kantone über die kleinen und dadurch eine staatsrechtliche Anomalie geschaffen hätte, und

viertens das Wahlrecht der Bundesversammlung wegfallen lassen, welches im Grunde nur ein Wahlrecht der parlamentarischen Majorität gewesen wäre.

Ich bin durchaus einverstanden, dass der Bundesrat sowohl im centralen Verwaltungsrat als in den Kreisverwaltungsräten eine angemessene Vertretung findet; es handelt sich bei den Bundesbahnen naturgemäss nicht nur um lokale Interessen, sondern um technische Sachkunde, um die Kontinuität eines rationellen Verwaltungssystems und um die Interessen des gesamten Schweizervolkes. Und da möchte ich zum vornherein lebhaft betonen, dass der Bundesrat bei seinen Wahlen in stringentem Vollzuge von Art. 19, Absatz 4 des Gesetzentwurfes vor allem die grossen Berufskreise des Volkes, die Landwirtschaft, den Handel, die Industrie, das Kleingewerbe, zu wirksamer Vertretung im Verwaltungsrat gelangen lasse. Diese grossen Hauptgebiete der schweizerischen Volksarbeit haben keine allumfassenden Organe, welche man als Wahlkörper in Aussicht nehmen könnte. Darum muss die oberste Landesbehörde für ihre Repräsentation besorgt sein. Die Bahnen gehören denn doch zu aller nächst dem Schweizervolke und der schweizerischen Volksarbeit und am allerwenigsten den politischen Parteien.

Ich ersehe auch absolut kein praktisches Bedürfnis, dass die Abgeordneten des Bundesrates im Verwaltungsrat die Mehrheit bilden müssen. Die Kantone wählen doch gewiss auch Männer mit gesundem Menschenverstand und mit praktischer Erfahrung, und sie haben das grösste Interesse, Männer mit thunlichst kompetentem Urteil in den centralen Verwaltungsrat und in die Kreiseisenbahnräte abzuordnen. Es ist in meinen Augen sehr am Platze, dass auch ein dritter Wahlkörper Berücksichtigung erhält, es sind dies die Kreisverwaltungsräte, denn in diesen Kreisräten wird man mit dem komplizierten Gang der Verwaltung viel besser und rascher vertraut als im grossen centralen Verwaltungsrat, und die Interessen der Kreise müssen durch ihre kompetenten Mandatäre im centralen Verwaltungsrat naturnotwendig zur Vertretung, zur Aussöhnung, zur Einigung gelangen.

Die Kreiseinteilung soll jedenfalls nicht nur auf dem Wege einer Vollziehungsverordnung, sondern eines allgemein verbindlichen Bundesbeschlusses erfolgen, d. h. sie soll und darf dem Mitspracherecht des Volkes nicht entzogen werden. Es ist diese Kreiseinteilung offenbar ein integrierender Bestandteil der Gesamtorganisation, sie ist gesetzgeberischer Natur, und es überschreitet die naturgemässen Kompetenzen der Exekutive, wenn sie über das Staatsgebiet in einer sehr einschneidenden und fundamentalen Frage beliebig disponieren kann. Es wurden diesbezüglich bei der Post- und Zollgesetzgebung

wegleitende Präzedentien geschaffen, und es kann den einzelnen Kantonen keineswegs indifferent sein, in welchen interkantonalen Interessenkreis sie eingliedert werden.

Vor allem aber erscheint mir die Kompetenzsphäre der Kreisverwaltungsräte zu sehr beschränkt zu sein. Sie haben vielfach mehr nur eine dekorative oder begutachtende als eine einschneidende und entscheidende Bedeutung. Sie haben keinen Einfluss auf das Wahlrecht. Und damit fehlt der ganzen Organisation das demokratische Gleichgewicht. Es widerstreitet den Institutionen und den Aspirationen des Schweizervolkes, eine neue Beamtenhierarchie von mehr als 20,000 Mann zu schaffen, zu deren Wahl das Volk kein Sterbenswort zu sagen hat. Ich würdige vollständig, dass man Eisenbahnbeamte nicht der Volkswahl unterstellen kann. Aber es fehlt die demokratische Spitze der Pyramide; der Bundesrat ist selber nicht der Volkswahl unterworfen. In den Kantonen herrschen aber fast überall ausgeprägt demokratische Institutionen, und es ist kein Zweifel, dass nicht allmählich sehr viele Kantone die Wahl der Verwaltungsräte ebenfalls dem Volke übertragen. Da sage ich: entweder — oder. Entweder sollen die Kreisverwaltungsräte ein verbindliches Doppeltvorschlagsrecht für die Kreisdirektionen haben oder dann sollen sie die Wahl der subalternen Beamten, wie der Stationsvorstände, auf Tauglichkeitszeugnisse der Kreisdirektionen selbst vornehmen dürfen. Man soll doch keiner Landesgegend unliebsame Beamte oktroyieren, und es braucht ja nicht nur technische Fähigkeit, es braucht auch die notwendigen Charaktereigenschaften, und diese sind, zumal bei neuen Kandidaten, den Vertretern der betreffenden Landesgegend viel besser bekannt als einem kleinen, mehr bürokratischen Kollegium, welchem bei aller technischen Tüchtigkeit die notwendige Fühlung mit dem Volke fehlt. Die Kommissionsmehrheit entzog sogar den Kreisräten jeden Einfluss auf die Besoldungsverhältnisse. Mir liegt es aber hauptsächlich daran, dass nicht der Gedanke mehr und mehr verbreitet wird, es müsse jeder Gnadenstrahl von oben kommen und die Hauptsache sei nicht, Respekt und Wurzel im eigenen Volke zu haben, sondern in den höhern und höchsten Abstufungen der eidgenössischen Beamtenhierarchie gut akkreditiert zu sein.

Der Grundfehler besteht nicht nur in vorliegender Frage, sondern in vielen andern Fragen darin, dass man die föderalen Strömungen im Lande unterschätzt und dass man viel zu sehr an die Unfehlbarkeit der Centralisation glaubt. Dieser Unfehlbarkeitsglaube ist draussen im Volke nicht so sehr verbreitet, wie hier im Parlament. Der eidgenössische Staatsgedanke besteht nicht im Antagonismus der Bundesgewalt gegenüber den Kantonen und dem Volke, sondern im organischen Aufbau unserer öffentlichen Institutionen auf der breiten und weiten demokratischen Grundlage des schweizerischen Volkslebens und aus den Bedürfnissen und Aspirationen der verschiedenen Landesteile, Berufs- und Interessensphären. Die Eidgenossenschaft besteht laut Art. 1 der Bundesverfassung aus der organischen Zusammenfassung des gesamten Schweizervolkes und wenn etwas gesund und lebenskräftig im Schweizerlande sein soll, so muss allerdings der Gedanke der Einheit seinen kraftvollen Ausdruck darin finden, aber die wahre und eigent-

liche Kraft unserer Institutionen besteht in der Zufriedenheit des Volkes, in der lebendigen Fühlung mit dem Volke. Die Lebensluft des Schweizervolkes ist die Freiheit. Das Volk will nicht nur verwaltet und beherrscht sein, es will auch direkt und durch seine Vertrauensmänner ein Wort zu den öffentlichen Angelegenheiten sagen. Ich will eine starke Eidgenossenschaft, aber ich will gerade darum auch eine starke föderale Grundlage der eidgenössischen Institutionen.

M. Gavard: Tout à l'heure M. von Arx exprimait l'espoir que, grâce aux concessions qui leur étaient accordées par le conseil fédéral et la majorité de la commission, les partisans de la nationalisation des chemins de fer pourraient se ranger au projet et concourir à la réalisation de la grande pensée.

Au cours de ces longs débats, deux faits saillants m'avaient donné l'espoir qu'une conciliation effective pourrait s'opérer au sein de ce conseil et que nous arriverions à trouver la formule capable de grouper autour du projet de rachat les quelques membres qui, au premier moment, avaient, comme moi, manifesté une certaine opposition d'opportunité plutôt que de principe.

Le premier de ces faits a été la déclaration apportée ici par notre collègue M. Scherb relativement à la situation juridique du tribunal fédéral en présence des conflits qui surgiront à propos de l'évaluation des titres. Au sein de la commission j'ai posé à M. le conseiller fédéral Zemp une question précise, à savoir s'il consentirait à confirmer officiellement les déclarations faites par un membre de ce conseil et qui prendraient place au procès-verbal de nos délibérations pour former ainsi une sorte de commentaire de la loi.

A cette question M. Zemp a répondu que, n'étant pas présent à la partie de la séance dans laquelle M. Scherb avait énoncé ses déclarations, il ignorait leur texte précis et devait tout au moins attendre la publication du bulletin sténographique pour apprécier la portée des termes dont s'était servi notre collègue; que, jusque là, il lui serait difficile d'émettre une opinion et par conséquent de donner une réponse précise à ma question.

Je ne veux pas trop insister sur le caractère un peu singulier de ces paroles. En effet, si le bulletin sténographique de la séance dans laquelle M. Scherb a prononcé son discours n'a pas encore paru, tous les journaux en ont donné des comptes rendus et publié sinon le texte, du moins le sens exact des déclarations de M. Scherb. Je voudrais me tromper, mais je crains bien que sur ce point aucune satisfaction ne soit donnée à ceux qui, comme moi, désirent être vraiment au clair.

Le second fait a été le dépôt de la proposition de M. Blumer, de Glaris. L'impression produite a été si vive que vous avez entendu M. le député Robert de Neuchâtel nous déclarer qu'elle lui avait apporté un véritable soulagement. Cette proposition était en effet de nature à rassurer ceux qui désiraient améliorer le projet sur le terrain d'une large décentralisation, afin de présenter au peuple des propositions plus acceptables, plus conformes à nos moeurs démocratiques et aux aspirations qui se sont manifestées de divers côtés.

Ces espérances se sont-elles réalisées? Malheureusement non, et le projet qui vous est actuellement soumis, malgré deux ou trois modifications de quelque importance, me paraît constituer une véritable émasculatation des propositions de M. Blumer. Le but de ce dernier était précisément de fixer l'axe de la politique ferrugineuse et économique de la Confédération sur l'existence de cinq conseils d'arrondissement dont 4 composés de 11 membres et un de 15 et dont la réunion plénière aurait constitué le conseil d'administration des chemins de fer.

Tous les membres étant élus par les groupes de cantons, auraient par conséquent représenté les idées fédéralistes en matière de chemins de fer. Le caractère véritablement neuf et original du projet de M. Blumer consistait en ce que les compétences des conseils d'arrondissement étaient à la fois nettement déterminées et très étendues. En effet, M. Blumer proposait ceci:

«Les attributions des conseils d'administration d'arrondissements sont les suivantes:

- 1° Ils transmettent au conseil des chemins de fer, spontanément ou à l'instigation de divers organes ou autorités désignés dans la loi, leur préavis sur toutes les questions se rattachant au domaine des chemins de fer.
- 2° Ils nomment:
  - a. les directeurs d'arrondissement;
  - b. les chefs de l'exploitation;
  - c. les chefs de division;
  - c. les fonctionnaires.
- 3° Ils fixent les traitements des fonctionnaires et employés à leur nomination.
- 4° Ils approuvent les rapports, verbaux ou écrits, des directeurs d'arrondissement relatifs à la gestion.
- 5° Toutes les dépenses entre 50,000 et 500,000 francs sont subordonnées à leur approbation.
- 6° Ils approuvent les budgets, comptes et rapports de gestion annuels élaborés par les directeurs d'arrondissement.»

Que reste-t-il de tout cela dans le projet actuel qu'on nous représente comme revêtu d'un grand esprit de conciliation? Absolument rien! Les conseils d'arrondissement imaginés par le département fédéral des chemins de fer et approuvés par la majorité de la commission sont des autorités purement consultatives, sans aucune compétence délibérative. Le nouveau projet peut être caractérisé d'un mot: par une manoeuvre habile, il substitue au conseil général des chemins de fer, nommé par les cantons dans des proportions déterminées, cinq conseils consultatifs d'arrondissement. Toute la réforme est là; elle n'existe donc que sur le papier. Quant au côté pratique du projet, quant à l'influence de ces nouveaux corps sur la marche générale de l'entreprise des chemins de fer, on peut dire qu'elle est nulle, parce qu'il s'agit au fond d'un simple déplacement, non de responsabilité, mais d'attributions. Les compétences que M. Blumer voulait conférer aux conseils d'administration des arrondissements demeurent la propriété exclusive ou bien du conseil d'administration ou bien surtout de la direction générale.

Ce n'est donc pas une concession aux idées fédéralistes ou cantonalistes, c'est le maintien du statu-quo, c'est une simple manoeuvre destinée à faire croire qu'on est entré dans les vues

de MM. Blumer, Python et autres. En tout cas ces concessions, en admettant qu'elles puissent s'appeler de ce nom, sont insuffisantes; je ne saurais m'y rallier pour ma part et je m'en suis expliqué franchement au sein de la commission. Je ne crois pas que ce soit de cette façon qu'on pourra vaincre l'opposition des cantons, qui porte à la fois sur la question de justice, d'équité, et aussi sur celle de la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons.

Je vais plus loin, je dis que le pivot de toute l'organisation sera, non pas le conseil d'administration, mais la direction générale composée de 5 ou de 7 membres; ces personnages, nommés par le conseil fédéral, seront tout puissants, indépendants du conseil d'administration, et constitueront, en tant qu'organisme, un monument élevé à l'idée de centralisation administrative absolue.

Cette direction, nommée par le conseil fédéral en dehors de tout préavis du conseil d'administration, sera un véritable conseil fédéral au petit pied; il sera l'affirmation non pas de l'uniformité en matière technique ou économique, mais d'une sorte d'unité politique appliquée aux chemins de fer; je dis que sur ce point nous ne pouvons pas transiger et que nous sommes en droit de demander que la direction générale soit nommée, non par le conseil fédéral, mais par le conseil d'administration composé, comme on l'a dit tout à l'heure, de 55 membres dont 25 nommés par le conseil fédéral, 25 par les cantons et 5 par les conseils d'arrondissement.

On nous objecte ceci: Comment? La Confédération fait des sacrifices énormes pour les chemins de fer, elle supportera tout le poids de la responsabilité, elle se chargera d'une dette de plus d'un milliard; la Confédération sera donc la maîtresse des chemins de fer et elle abandonnerait aux cantons une prérogative essentielle, elle se démunirait au profit de l'idée cantonale pure d'attributions qu'elle doit posséder pour faire face à ses nouvelles responsabilités! On nous dit encore: Les cantons ne se font-ils pas de leur rôle une idée exagérée? Posséderont-ils les lumières nécessaires pour désigner des chefs dignes de remplir les fonctions qu'il s'agira de pourvoir? Les représentants des cantons, siégeant en majorité dans le conseil d'administration ne seraient pas assez éclairés, assez bien renseignés pour opérer de bons choix dans la direction générale.

Je ne puis m'empêcher de m'élever de toutes mes forces contre de telles affirmations, contre cette tentative de réduire les cantons à je ne sais quelle unité politique inférieure, à je ne sais quel rôle mesquin de petite préfecture vivant de la tolérance et du bon plaisir de l'administration supérieure! Que sommes-nous donc, nous, conseil des états? Ne représentons-nous pas un des éléments les plus vivaces de la Suisse politique actuelle, ne sommes-nous pas dans la Confédération l'autre pôle de la vie politique et économique du pays tout entier? Et le fait que l'on a réservé aux cantons une représentation égale, quel que soit le chiffre de leur population, ce fait sur lequel la constitution de 1874 n'a pas osé porter la main en sauvegardant le partage législatif entre le conseil national et le conseil des états, ne semble-t-il pas attester l'importance historique et traditionnelle des cantons? Non, nous ne sommes pas mûrs pour la centralisation absolue.

M. Blumer, qui appartient cependant à un canton

centralisateur, vous a dit que, dans la Suisse orientale comme dans la Suisse romande, un grand nombre d'électeurs protestent contre l'envahissement toujours croissant de la bureaucratie fédérale qui tend à devenir toute-puissante; son contre-poids effectif où le trouverez-vous sinon dans l'influence cantonale, non pas étroite, mais large, et qui rétablira l'équilibre au profit des cantons trop sacrifiés dans cette matière.

Les cantons prédominants dans les conseils d'administration des compagnies actuelles, se sont-ils livrés à des conflits d'intérêts? Avez-vous vu les représentants des états catholiques, radicaux ou conservateurs, se livrer à une concurrence économique ou politique funeste dans l'administration des compagnies de chemins de fer? Jamais! Comme ancien membre du conseil d'administration de la Suisse occidentale, je me rappelle avoir vu fonctionner des directeurs qui se faisaient remarquer autant par leur intelligence supérieure que par le sentiment de leurs devoirs et de leur responsabilité vis-à-vis des éléments divers dont se composait le conseil d'administration. La compagnie du Jura-Simplon n'a-t-elle pas eu et ne possède-t-elle pas des directeurs qui, dans les différents dicastères de l'administration, peuvent être considérés comme des hommes qui sont à la hauteur de leurs fonctions et ne peut-on pas en dire autant de toutes les autres compagnies? Ces directeurs ne sont-ils pas des personnalités vraiment éminentes par leur science technique et par leurs connaissances économiques? Oui, alors pourquoi substituer à un état de choses qui a fait ses preuves, qui a subi victorieusement l'expérience du temps, une autre procédure qui mettra aux mains du conseil fédéral l'influence prépondérante de la gestion des chemins de fer. Il me semble que, sur ce point, ce n'est pas aller trop loin que de réclamer pour le conseil d'administration la nomination de la direction générale sous réserve de l'approbation du conseil fédéral. Entre le conseil d'administration, l'autorité législative et la direction générale, l'autorité exécutive, il doit y avoir confiance mutuelle et non pas défiance ou antagonisme. Il peut se produire des conflits. C'est pour les éviter que nous demandons de conférer la désignation des directeurs généraux au conseil d'administration, car il faut que ces deux autorités collaborent à la même oeuvre, qu'elles s'attachent à résoudre, au mieux des intérêts en présence, toutes les difficultés relatives aux tarifs, à l'administration générale et aux questions multiples qui ne manqueront de surgir. L'esprit de la plus entière solidarité doit régner entre les corps directeurs des chemins de fer, et c'est pour assurer la bonne harmonie de leurs fonctions respectives que nous proposons d'attribuer au conseil d'administration la nomination des directeurs généraux.

On a manifesté la crainte, — c'est le dernier argument sur lequel je désire insister, — que l'influence des cantons ne fût trop prépondérante dans le conseil d'administration et que par conséquent le choix des directeurs généraux ne fût subordonné à des considérations d'un ordre inférieur, local ou régional. Cette crainte n'est pas fondée, car sur les 55 membres du conseil d'administration, le conseil fédéral en désigne 25. Or les grands cantons comme Berne, Zurich et d'autres de la Suisse centrale et orientale, centralisateurs par tempérament et qui ne passent point pour être hostiles à la grande pensée

du conseil fédéral, ces cantons, dis-je, compteront un certain nombre de représentants qui, avec les délégués du conseil fédéral, formeront une véritable majorité. Que craignez-vous dans ces circonstances? Le danger d'absorption signalé par vous est imaginaire, et sur ce point qui, pour nous, est essentiel et constitue le pivot d'une organisation nouvelle, décentralisée, vous pourriez nous donner satisfaction.

Allons plus loin; examinons dans quelles conditions se trouveront les conseils d'arrondissement. N'y a-t-il pas lieu de leur donner des compétences et des attributions plus étendues? Tels que vous les concevez, leur rôle se bornerait à déposer des mémoires qui, pour la plupart du temps, on le sait par expérience, iraient dormir dans les cartons administratifs; leur collaboration serait donc purement consultative; à ce point de vue les propositions que nous soumet la majorité de la commission ne nous accordent non plus aucune satisfaction.

Un des traits essentiels des amendements soumis à la commission et au département consistait à faire nommer à la fois les directeurs généraux et les directeurs d'arrondissement par le conseil d'administration. La majorité de nos collègues a refusé de se rallier à cette idée; elle préfère attribuer la nomination des directeurs généraux au conseil fédéral et celle des directions d'arrondissements au conseil d'administration sous réserve de l'approbation du conseil fédéral. Dans ces conditions nous ne pouvions pas suivre la majorité de la commission et c'est pourquoi nous avons renouvelé nos propositions fermes d'attribuer la désignation de ces directeurs généraux aux conseils d'administration.

Sans doute ces propositions heurtent l'idée fondamentale, l'idée maîtresse que se font de l'organisation des chemins de fer un certain nombre de nos collègues, mais ils voudront pourtant tenir compte des justes revendications formulées par les cantons eux-mêmes. Ils ne sauraient oublier que les cantons et les communes ont été, avec les capitaux particuliers, les initiateurs des chemins de fer. Pendant trente ou trente-cinq ans, les entreprises dont ils supportaient toute la responsabilité financière n'ont donné que des résultats bien aléatoires, certaines compagnies n'ont distribué aucun dividende. Et le jour où ces entreprises particulières sortent de leur état de dépression financière, le jour où les recettes s'améliorent, où les services se perfectionnent, où le rendement de l'oeuvre est de nature à donner un certain profit aux porteurs de titres et aux cantons, ce jour-là, la justice commande que vous leur réserviez une part avantageuse en opérant la transition nécessaire entre l'état de choses antérieur et l'organisation nouvelle.

On nous dit: Les cantons ne suffiront pas à l'accomplissement de la tâche. Je vous le demande: le rachat des chemins de fer a-t-il pour but de transporter au centre de la Confédération tous les intérêts engagés autour de l'entreprise? L'ensemble de ces intérêts n'est-il pas composé d'intérêts locaux, régionaux, liés à l'amélioration des tarifs, au perfectionnement du trafic, au meilleur règlement de certaines questions internationales qui intéressent les populations frontalières, comme St-Gall, le Tessin, Bâle, Genève, et l'oeuvre de percement dont le canton de Vaud a pris l'initiative? L'ensemble de ces différents intérêts ne constitue-t-il pas l'intérêt

général attaché à la vaste entreprise de la nationalisation des chemins de fer?

Les cantons sont-ils donc des instruments si imparfaits pour une bonne administration? C'est l'interrogation que j'ai posée hier au sein de la commission à M. le conseiller fédéral Zemp. Sont-ils des organes si défectueux, n'y a-t-il pas beaucoup de domaines où ils jouent le rôle utile et nécessaire d'intermédiaires entre le peuple suisse et la Confédération? Dans la haute question qui s'agite en ce moment, celle des assurances contre les accidents et la maladie, la plus grande réforme peut-être, le progrès le plus considérable réalisé en ce siècle dans notre pays démocratique; dans ce problème que résout actuellement le conseil national et qui touche à la destinée de centaines et de milliers de travailleurs appelés à trouver dans l'organisation projetée un peu plus de sécurité du lendemain, les finances de la Confédération seront engagées chaque année pour 6 à 7 millions, sans espoir de recettes, tandis que la nationalisation des chemins de fer, qui obligera le crédit fédéral dans une proportion considérable, n'entraînera pour elle aucune dépense effective. En 60 ans, d'après les calculs officiels, le capital engagé sera complètement amorti. Quelle attitude a été adoptée pour les assurances, en face de l'opposition qui s'est manifestée de différents côtés et surtout de la part des caisses libres, que propose le projet Forrer, amendé et accepté par l'unanimité de la commission? Il constitue les cantons administrateurs de l'assurance; il les investit de la responsabilité et de la direction de l'assurance accidents et maladies. Et pourtant les cantons n'auront à supporter ici aucune dépense; tous les frais seront couverts par la Confédération et par les intéressés eux-mêmes. Mais on a si bien compris que l'organisation des assurances courait au devant d'un échec si elle négligeait les réclamations suscitées par le projet primitif dans les milieux mutualistes, que le conseil national, soutenu par le conseil fédéral, est entré résolument dans la voie nouvelle et fait pivoter sur les cantons le mécanisme de l'assurance.

Aurons-nous, en matière de législation économique et sociale, deux poids et deux mesures? Ce qui est vrai pour les assurances, où l'on estime les cantons plus aptes à l'administration de l'entreprise et au rôle d'intermédiaires entre le peuple et la Confédération, ne le serait-il plus en matière de chemins de fer? Les intérêts ne sont-ils pas identiques? J'avoue ne pas comprendre ce raisonnement et j'en manifeste toute ma surprise.

Les propositions formulées par M. Blumer dans un sentiment que j'approuve, pour réaliser l'accord nécessaire entre les compétences fédérales et cantonales sur le terrain d'une large décentralisation, méritaient d'être acceptées. Quant à nous, qui avons fait minorité au sein de la commission, si nous reprenons ces propositions, c'est qu'en vertu de notre conviction intime, elles offrent le seul terrain propice à une sérieuse conciliation.

La tournure qu'avait prise la discussion au sein du conseil, nous laissait espérer qu'une entente aurait chance de s'effectuer sur les deux points essentiels que je vous ai signalés au commencement de ce discours. Je regrette qu'il n'en soit pas ainsi; le siège de la majorité de la commission est fait, on nous a dit: «Les concessions que nous vous avons faites sont le maximum que nous puissions consentir.»

Dans ces conditions, il ne nous reste plus qu'à enouveler sous forme d'amendement les propositions que nous avons eu l'honneur de formuler devant la commission et à nous en remettre au conseil lui-même du soin d'améliorer le projet.

Quant à moi, je regrette de manifester pour la seconde fois mon opposition au projet que j'aurais vivement désiré pouvoir accepter, parce que je suis un partisan convaincu du rachat des chemins de fer, mais je suis contraint de déplorer que la procédure suivie dans cette affaire m'interdise de m'associer aux efforts de mes amis politiques.

**Ritschard:** Ich erlaube mir über diesen zweiten Teil des Gesetzes auch einige allgemeine Bemerkungen, besonders gegenüber den Ausführungen des Herrn Gavard. Dieser zweite Teil des Gesetzes ist gewiss ebenso wichtig oder in gewissen Beziehungen sogar wichtiger als der erste Teil. Nach dem ersten Teil erwerben Sie die schweizerischen Eisenbahnen, die Strasse und das Fuhrwerk, das darauf fährt. Nun ist die Hauptsache, die Strasse in möglichst richtiger Weise zu benutzen. Mit andern Worten: der zweite Teil hat die Aufgabe, zu versuchen, wie alle diejenigen Aufgaben, die an den Eisenbahnverkehr gestellt werden müssen, ihre Befriedigung finden können und es fällt der Art und Weise der Ausführung des zweiten Teils des Gesetzes auch die hohe Aufgabe zu, zu sagen, dass die Eidgenossenschaft vor finanziellen Gefahren bewahrt bleibt und das Amortisationsprogramm ausgeführt werden kann. Es scheint mir nun, dass in diesem zweiten Teil zwei Hauptprinzipien dominierend sind. Das eine Hauptprinzip ist das geschäftliche Prinzip, wobei es sich darum handelt, eine möglichst richtige Verwaltung herzustellen, damit, wie ich schon gesagt habe, alle diejenigen Aufgaben erfüllt werden können, die man an die Bundesbahnen stellen muss. Das zweite Prinzip ist das politische Prinzip. Da entsteht die Frage: wie finden wir uns auf bestmögliche Weise mit unsern politischen Einrichtungen und Traditionen ab? Vorerst ist darauf hinzuweisen, dass unser politisches Prinzip bis jetzt im allgemeinen dahin gegangen ist, dass in sachlicher Weise diejenigen Gegenstände centralisiert wurden und centralisiert werden müssen, die die Kantone nicht mehr in richtiger und ausreichender Weise besorgen können. Das ist der Gedanke der sachlichen Centralisation. Ein anderer Gedanke, der sich diesem sofort notwendigerweise anreihet, ist der, dass wir bei aller sachlichen Centralisation in den verschiedenen Gebieten auf eine gewisse Decentralisation in der Verwaltung hinsteuern müssen. Wenn wir das thun, so thun wir nicht etwas Neues, sondern wir führen nur diejenige Entwicklung weiter, die sich bisher bei uns gestaltet hat. Diese Decentralisation der Verwaltung ist auf fast allen centralisierten Gebieten ein eidgenössisches Prinzip. Sehen Sie z. B. die Civilgesetzgebung an, soweit wir sie eidgenössisch besitzen! Der Bund hat die Rechtssätze statuiert, aber die Anwendung des Gesetzes, man kann wohl sagen die Rechtsverwaltung, hat er den Kantonen anheimgegeben. Wir haben ein eidgenössisches Obligationenrecht, ein Haftpflichtgesetz und andere Gesetze, die von der Eidgenossenschaft erlassen worden sind,

aber ihre Anwendung ist den Kantonen anheimgegeben worden. Diesem Gesichtspunkt der Decentralisation folgten wir auch auf andern Gebieten, z. B. auf dem Gebiet der Fabrikgesetzgebung, der Aufforstung, wo eidgenössische Subventionen verabfolgt werden, wo aber die Ausführung, allerdings unter Aufsicht des Bundes, Sache der Kantone ist, wir haben das Gebiet der Verbauungen, Flusskorrekturen, der Subventionen an Alpenstrassen, wo je-weilen die Ausführung den Kantonen überlassen worden ist. Auch die Ausführung des Gesetzes über Civilstand und Ehe ist den Kantonen anheimgegeben und mit dem Betreibungs- und Konkursgesetz hat es eine ähnliche Bewandnis. Eine Ausnahme von diesem Grundgesetz machen allerdings die centralisierten Einrichtungen von Post und Telegraph, deren Administration vollständig in der Hand des Bundes liegt. Aber hier muss doch gleich konstatiert werden: gerade hier, wo es sich um ein den Eisenbahnen verwandtes Institut handelt, hat die Eidgenossenschaft trotz der centralisierten Verwaltung die Sache meiner und gewiss auch Ihrer Ansicht nach in ausgezeichneter Weise durchgeführt.

Die Bestrebungen der Kommission giengen nun, namentlich nachdem Herr Blumer seine Anträge eingereicht hatte, dahin, dass wir den Gedanken der Decentralisation der Verwaltung etwas besser zu Ehren ziehen als das vorher der Fall war. Und dabei war die Aufgabe die, das geschäftliche und das politische Prinzip bestmöglich miteinander zu versöhnen. Die Aufgabe war ziemlich schwierig, aber ich glaube, trotzdem, was Herr Wirz und Herr Gavard gesagt haben und Herr Python wahrscheinlich noch sagen wird, es habe die Kommissionsmehrheit diese Aufgabe im grossen und ganzen richtig gelöst. Die Mehrheit liess sich lediglich davon leiten, dass sie das politische Prinzip der Decentralisation aufrecht erhielt, wo nicht materielle Rücksichten, Rücksichten auf das Geschäftsprinzip, sie davon abgehalten haben. Ich will nur verschiedene Hauptpunkte nennen, um zu zeigen, wie wir uns mit diesen Grundsätzen abgefunden haben.

Was wir nun vorschlagen ist bedeutend verschieden von dem, was wir früher vorschlugen. Wir haben die Bundesversammlung ausgemerzt und haben den Kantonen eine viel weitergehende Vertretung eingeräumt. Die Kantone haben im Grunde genommen jetzt die Mehrheit im Verwaltungsrat; denn es ist nicht ausser Acht zu lassen, dass, wenn der Bundesrat und die Kantone je 25 Mitglieder wählen, von den Kreiseisenbahnräten noch 5 Mitglieder gewählt werden, die als kantonale Vertreter zu betrachten sind, sodass in Wirklichkeit der Verwaltungsrat aus 25 Mitgliedern, die der Bundesrat bestellt hat, und aus 30 Mitgliedern, die auf dem Weg der decentralisierten, um nicht zu sagen föderalistischen Verwaltung gewählt worden sind, besteht. Ich halte dafür, das sei ein Umstand, der nicht zu unterschätzen ist. Mehrere Mitglieder der Kommission, meine Wenigkeit allerdings nicht, aber andere, massgebendere Mitglieder derselben, hatten zuerst gar nicht im Sinne, zu diesem weitgehenden Antrag zu stimmen. Wir führen also da den Gedanken der Decentralisation aus, die durch die Kantone gegeben ist, weil wir eben nur die Kantone als Verwaltungskreise der Eidgenossenschaft kennen. Wären wir ein einheitlicher Staat, so würden wir selbständige Verwaltungskreise schaffen müssen, wir

sind nun aber ein föderaler Staat und so sind die Kantone die gegebenen und natürlichen Kreise, die der Eidgenossenschaft für gewisse Verwaltungsfunktionen zur Verfügung stehen. Wie gesagt, selbst wer sonst absolut nicht hören und nicht sehen will, muss schliesslich doch zugeben, dass hier ein grosses Entgegenkommen gezeigt worden ist.

Nun beschwerten sich die Herren Wirz und Gardard, überhaupt die ganze Minderheit der Kommission, dass man den Kantonen nicht weiter entgegengekommen sei. Herr Wirz ist ein grundsätzlicher Gegner der Verstaatlichung, aber nun frage ich ihn, da er die Verstaatlichung nicht will: welche Stellung haben denn die Kantone bei der gegenwärtigen Privatwirtschaft der Eisenbahnen? Sie haben eine höchst traurige und unzureichende Stellung. Sie haben in Eisenbahnsachen im Grund der Dinge sehr wenig zu bedeuten. Sie können in Bezug auf die Erteilung von Konzessionen ein gewisses Begutachtungsrecht ausüben. Später werden ihnen die Pläne, Statuten und derartige Sachen der Gesellschaften zugestellt, aber irgend ein namhaftes Recht haben sie nicht. Allein, welche Erscheinung haben Sie hier? Die Erscheinung, dass die Eisenbahngesellschaften zu einem guten Teil von auswärts her regiert sind. Nun frage ich Herrn Wirz, ob denn dieser Zustand für die Kantone ein befriedigender sei. Er will sich die Eidgenossenschaft möglichst vom Hals halten, er will möglichst viel den Kantonen vindizieren. Aber das nimmt er ganz ruhig hin, dass das ausländische Kapital unsere Bahnen regiert und dass die Kantone dabei, was ihre Kompetenz in Eisenbahnsachen anbelangt, vollständig kalt gestellt sind. Wenn Sie nun den Zustand, den wir für die Kantone bezüglich der Bundesbahnen schaffen wollen, mit dem bestehenden Zustand vergleichen, so muss jener Ihnen doch himmelweit von diesem verschiedenen erscheinen. Doch das nur en parenthèse.

Ich komme auf ein zweites Organ zu sprechen, auf die Kreiseisenbahnräte, eine Institution, die von Herrn Blumer vorgeschlagen worden ist. Ich habe dieser Institution sofort zugestimmt, denn ich fand, es sei gut, wenn auch die engern Kreise ihre Vertreter haben, mit denen sie leicht verkehren können. Wir sind überhaupt, habe ich mir gesagt, im grossen und ganzen ja alle föderalistisch erzogen und aus kleinen Kreisen herausgewachsen und darum sind uns schliesslich diese kleinen Kreise immer noch lieb und wert. Und darum ist es auch nicht unangebracht, wenn wir diesem Gefühl Rechnung tragen und Kreisräte einsetzen. Diese haben aber auch geschäftlich einen gar nicht zu unterschätzenden Wert. Sie bringen ihre Wahrnehmungen der Kreisdirektion zur Kenntnis und das ist gut. Denn es kommt ja häufig vor, dass gerade Direktoren, wenn sie lange im Amt sind, zu sehr Petrefakten werden, sodass es schwierig ist, mit ihnen zu verkehren, da sie die neue Zeit nicht mehr verstehen wollen. Kurz, das Bedürfnis eines Eisenbahnrates ist in den Kreisen da. Die Hauptdifferenz ist nun bloss die, ob die Kreiseisenbahnräte die Kreisdirektoren wählen sollen oder nicht. Die Mehrheit der Kommission schlägt Ihnen — und ich glaube mit vollem Recht, denn hier muss das geschäftliche Prinzip über das politische siegen — vor, die Kreisdirektoren sollen von einer centralen Behörde gewählt werden. Der Bundesrat wollte die Wahl der Kreisdirektoren durch den Bundesrat; die Kommis-

sion fand, grundsätzlich wäre dagegen nicht viel einzuwenden, aber allzuviel sei allzuviel und man müsse die Kompetenzen etwas verteilen, und so schiebt sie die Wahl der Kreisdirektoren dem Verwaltungsrat zu, der ja in der Mehrzahl aus Vertretern der Kantone zusammengesetzt ist. Nun halte ich dafür, dass diese Wahl die einzig richtige sei, denn es ist nicht ausser Acht zu lassen, dass man der Gefahr nicht entgeht, dass die Kreiseisenbahnräte, wenn sie vom gesamten allzusehr losgelöst sind, dann allzusehr nur die Diener des betreffenden Kreises werden und es ist wohl zu beachten, dass die Kreisdirektionen hin und wieder es etwas zu hoch im Kopf haben und dass daraus Reibungen zwischen den Kreisräten und den Oberbehörden entstehen könnten, die für das Ganze schädlich sein müssten. Dann ist ferner zu bedenken, dass der Verkehr, der sich in einem Kreis, sagen wir z. B. im Kreis Luzern, abwickelt, nicht nur der Verkehr ist, den dieser Kreis aufweist, denn durch den Kreis Luzern geht auch der Verkehr der Gotthardbahn für einen grossen Teil der übrigen Schweiz. Somit hat auch die übrige Schweiz ein Interesse daran, dass die Administration dieses Kreises eine möglichst richtige sei. Das ist ein Grund mehr, dass die Kreisdirektionen von einer Centralbehörde gewählt werden. Uebrigens hat der betreffende Kreiseisenbahnrat das Recht des Vorschlages an den Verwaltungsrat und das ist nicht zu unterschätzen, denn man wird im Verwaltungsrat den Vorschlag des Kreisrates nicht ohne Not ablehnen. Es ist eine unangenehme Sache, den Vorschlag einer vorberatenden Behörde unter den Tisch wischen zu müssen. Sind sich die Kreisräte ihrer ersten Aufgabe recht bewusst, so schlagen sie auch die rechten Leute vor und dann wird ihr Vorschlag auch vom Verwaltungsrat acceptiert werden.

Nun liegt es vielen schwer im Magen, dass der Bundesrat die Generaldirektion wählen soll. Ich meinerseits stosse mich daran nicht, im Gegenteil beruhigt mich diese Wahl durch den Bundesrat. Ich glaube, auch das Schweizervolk sei mit denjenigen Rednern nicht einverstanden, welche diese Wahl dem Bundesrat partout nicht lassen wollen und sagen: wir müssen den Bundesrat kaltstellen, denn er taugt in diesen wichtigen Verwaltungsgeschäften nichts, jede andere Behörde im Schweizerland ist für die Wahl der Generaldirektion besser geeignet als der Bundesrat. Mit diesen Rednern, glaube ich, ist das Schweizervolk nicht einverstanden. Es wird sagen, es sind schliesslich die Interessen der ganzen Eidgenossenschaft bei den Eisenbahnfragen in hohem Masse engagiert und es sind auch die Finanzen der Eidgenossenschaft engagiert, und da dem Bundesrat die ganze Verwaltung des Landes übertragen ist und da auf ihm in guten wie in bösen Tagen unsere Hoffnung ruht, so muss ihm auch die Kompetenz zukommen, die Generaldirektion zu wählen. Das Schweizervolk wird sagen, die eidgenössische Verwaltung sei bisher so gut geführt worden, dass wir gegenüber den Nachbarländern in einer ehrenvollen Position dastehen und es wird damit einverstanden sein, dass die in erster Linie für den Gang der Dinge im Staat verantwortliche Behörde gerade diese wichtigen Wahlen trifft.

Es ist ja — und mit dieser kleinen Betrachtung will ich meine Auseinandersetzungen schliessen — es ist ein richtiger Gedanke, dass die Eisenbahn-

verwaltung soweit als möglich von den politischen Behörden losgelöst sein, dass sie nicht im politischen Getriebe stehen soll, aber damit wird niemand recht einverstanden sein, dass man die Tendenz allzusehr verfolgt, den Staatsgedanken gewissermassen auseinanderzureissen, die Staatszwecke zu trennen. Nein, den Staatsgedanken dürfen wir nicht trennen und die verschiedenen Staatszwecke sollen nebeneinander bestehen. Nur in solcher Harmonie kann sich ein Staat in richtiger Weise weiter entwickeln. Und gerade die Wahl der Generaldirektion durch den Bundesrat giebt diesem Grundsatz einen adäquaten Ausdruck.

Ich möchte Ihnen also empfehlen, auf die Vorlage der Kommissionsmehrheit einzutreten. Ich gehöre zu denen, die sich alle Mühe gegeben haben, eine Verständigung herbeizuführen. Ich bin im grossen und ganzen nicht zum Krieg veranlagt, sondern eher zum Frieden, aber mit dem besten Willen konnte ich diesen Frieden nicht erreichen. Ich kann nicht weiter gehen, als ich gegangen bin, denn mich leiten die öffentlichen Interessen, die wir auch in dieser Sache zu wahren haben.

**M. Python :** L'autre jour le conseil des états a pris la décision de renvoyer les propositions de M. Blumer à l'examen de la commission, tout le monde était satisfait, l'on croyait à un arrangement et j'entendais plusieurs de mes amis politiques dire aux membres de la minorité de la commission : Vous allez finir par nous obliger à voter le projet. En effet, M. Blumer (Glaris) allait dans ses propositions jusqu'à la suppression de la direction générale. Il prévoyait la constitution des conseils d'arrondissements formés uniquement des représentants des cantons, et il attribuait à ces conseils ainsi constitués la nomination de tous les employés. Malgré cela le conseil des états a pris cette proposition en considération et l'a renvoyée à l'examen de la commission.

J'ai cru que nous touchions à un rapprochement, à une véritable entente, je m'efforçais de rassurer certains de mes amis qui mettaient en doute le résultat, en m'appuyant sur la bonne volonté que j'avais remarquée chez M. le chef du département.

C'est dans ces dispositions que je me suis rendu à la séance de la commission. Entre temps les propositions que j'ai eu l'honneur de déposer ont été imprimées, j'ai tenu à formuler et à publier un projet parce que l'on a l'habitude de nous faire le reproche, de nous placer sur un terrain négatif et d'émettre des desideratas impossibles à réaliser. Mes propositions étaient très raisonnables, elles n'ont pas été contestées au point de vue technique et du reste j'aurais fait la preuve du contraire si elles l'avaient été.

Que s'est-il passé en commission? Celle-ci s'est divisée en une majorité pour l'entrée en matière sur la proposition Blumer et en une minorité qui voulait s'insurger contre la décision du conseil des états et revenir purement et simplement avec le premier projet. La majorité de la commission a décidé de préparer un nouveau projet établi sur la base des propositions de M. Blumer. Naturellement, M. le chef du département devait collaborer avant tout à ce travail. Mais on lui a adjoint le président de la commission, M. von Arx, qui d'entrée de cause dé-

clarait: «Je n'en veux rien!» On n'a pas voulu du concours d'un seul des membres de la majorité de la commission qui s'était prononcée en principe pour le projet Blumer. Cette manière de traiter les choses est contraire aux règles parlementaires. C'est dans ces conditions que le nouveau projet de la majorité a été élaboré. Il ne faut donc pas vous étonner si ce projet ne rend pas du tout la pensée de M. Blumer. Je ne sais ce que ce dernier pense aujourd'hui. Peut-être a-t-il modifié sa première manière de voir. Les concessions ne sont pas rares parmi nous et je ne serais pas étonné que notre collègue ait été amené à se déclarer satisfait.

On ne nous accorde presque rien. On est resté absolument sur l'ancien terrain. La commission dont je vous ai dénoncé déjà l'intransigeance s'est ressaisie et ne veut accorder aucune concession digne de ce nom.

Cela dit, je discuterai les deux points essentiels, à savoir le point de vue économique et le point de vue politique proprement dit. Je parlerai d'abord de ce dernier. En somme, pourquoi la proposition de M. Blumer un moment acceptée a-t-elle été rejetée plus tard. M. Blumer a divisé dans son projet la Suisse en cinq arrondissements et dans l'un d'eux les conservateurs auraient eu la majorité. On a dit: Comment voulez-vous livrer le Gothard à un conseil d'arrondissement composé en majorité de représentants conservateurs. Quel grand malheur!

Dans les quatre autres arrondissements la prépondérance était assurée au parti radical. Cela me semble suffisant. Puis, il me semble que les conservateurs de Lucerne ne sont pas bien à craindre au point de vue fédéral. Telle est bien la cependant raison pour laquelle on est devenu hostile à la proposition de M. Blumer.

Je l'ai dit lors de la discussion sur l'entrée en matière, à la base de toute nationalisation des chemins de fer, il y a une pensée politique et il y en a une ici; vous opérez une centralisation qui par ses conséquences a beaucoup plus d'importance que la constitution de 1874. Le conseil des chemins de fer comme il est organisé ne signifie rien; la direction générale est nommée par le conseil fédéral, les directions d'arrondissements ne sont pas même nommées par les cantons et ces directions ont sous leurs ordres 2 ou 3 mille employés organisés d'une façon permanente.

On prétend qu'il n'y a aucun danger pour les cantons, qu'aujourd'hui, il en est déjà de même! Je réponds que non, parce que à la tête des compagnies se trouvent actuellement des hommes d'affaire, tandis qu'à l'avenir, ce seront des hommes politiques qui seront nommés par les pouvoirs publics de la Confédération. Je ne sache pas que dans les chambres et au sein du conseil fédéral on s'abstienne de faire de la politique.

Est-ce que dans les conseils de certaines compagnies les cantons ont une grande influence? Est-ce qu'on y fait de la politique? Peut-on établir cela? La nomination des directeurs au Jura-Simplon s'est toujours faite à l'unanimité, bien que le conseil soit composé des éléments les plus divers. Ce sont là des faits qui peuvent être opposés à une affirmation théorique. Il en serait de même dans les conseils composés comme nous le désirons. Les cantons n'étant pas tous du même parti, leurs représentants ne feront que de la politique d'affaire et pas une autre. On nous

dit, il faut que l'industrie, l'agriculture, le commerce soient représentés, quant aux cantons ils enverront des magistrats qui ne représenteront rien du tout. J'estime que les cantons devront tenir compte de tous ces intérêts, qui sont équitablement représentés dans chaque gouvernement cantonal. Les organes de la Confédération témoignent souvent peu de sagacité en matière économique. Nous en avons la preuve dans la modification apportée aux nouvelles concessions. La suppression du capital de premier établissement pour rachat rend impossible la construction de nouvelles lignes. On s'est placé à un point de vue trop étroit sur lequel on sera bien forcé de revenir? Il ne faut pas dessaisir les cantons de leur compétence en matière de chemins de fer quand ils ont fait pour cela tant de sacrifices tandis que la Confédération n'a rien fait, on peut le dire.

Le danger politique qui sera la conséquence du rachat n'est pas le seul à craindre, il y a une considération plus grave encore, je veux parler de la centralisation économique qui sera malheureuse pour tous les cantons frontiers et parmi eux il n'y a pas que des conservateurs!

D'après le projet du conseil fédéral toute l'administration économique de l'entreprise est entre les mains de la direction générale. C'est là une faute impardonnable. Dans notre petite Suisse où partout, Dieu merci, il y a une vie si intense, c'est un crime de tout attirer au centre. On me dira qu'on ne pouvait pas faire autrement et que la nationalisation est à ce prix. C'est une erreur: J'en tire la preuve de mes propositions qui sont basées sur ce qui existe ailleurs dans les administrations des réseaux de chemins de fer nationalisés, consultez toutes les attributions qui sont accordées aux directions d'arrondissement en Prusse et en Autriche. Sur le terrain économique vous arrivez à une centralisation beaucoup plus grande que dans ces pays. Le projet se complait à énumérer une longue série de compétences au profit des directions d'arrondissements, mais tout est subordonné à une réserve: Au fond, c'est le règlement d'exécution qui sera élaboré par le conseil fédéral qui déterminera les compétences et étant donné l'esprit qui règne chez cette autorité, il est certain que l'on enlèvera tout ce que l'on pourra aux directions d'arrondissements. Malgré tout ce que nous avons pu dire, nous n'avons pas obtenu la moindre concession dans ce domaine. C'est regrettable.

Je réponds à M. von Arx qui distingue entre les amis sincères et les faux amis de la nationalisation. En principe j'en suis partisan, je l'étais déjà en 1890 lorsque l'on a décidé l'achat des actions du Jura-Simplon, je l'étais aussi quand on a voulu acquérir une partie des actions du Central. Ce n'est que lorsque l'on a proposé d'acheter tout le Central contrairement à ce qui avait été convenu que j'ai abandonné les partisans de la nationalisation, parce qu'on sortait du programme arrêté. A cette époque on a cru faire mieux. Aujourd'hui la majorité fait la même chose, elle poursuit ce qu'elle croit être mieux. Je n'ai pas changé d'avis, j'ai dit à la première séance de la commission que j'étais partisan de la nationalisation des chemins de fer et je le répète, je ne puis par conséquent pas accepter le reproche que m'adresse le président de la commission.

En ce qui concerne les dispositions du projet, nous aurions pu nous entendre, il eût été facile de

décentraliser en matière administrative. Nous ne demandions pas des innovations risquées, mais simplement d'imiter ce qui existe en Prusse et en Autriche.

Pour la nomination des directions d'arrondissement, nous avons fait preuve de toute la bonne volonté, nous voulions donner au conseil fédéral le droit d'approuver le choix des directeurs, etc., mais en même temps leur donner des attributions utiles. Les conseils des compagnies qui nomment actuellement les directions ont fort peu à dire, car les questions à traiter sont d'ordre technique. Qu'en sera-t-il des conseils qui seront dépouillés de la nomination de la direction? Rien, absolument rien. Vous donnez aux cantons un droit de pétition, pas autre chose, vous réservez les contrats de livraison à la direction générale et chaque fois que vous accordez quelque chose aux directions d'arrondissement, vous faites une réserve et remettez la solution définitive au règlement d'exécution. Pour le service de l'administration fédérale, toutes les commandes ont lieu au centre, il en sera de même pour les chemins de fer par la force même des choses. Voulez-vous faire ce pas? Vous procurerez ainsi une centralisation à outrance, à un moment où l'idée de la décentralisation fait partout des progrès, même en Suisse et dans les rangs des centralisateurs. Je fais allusion au parti ouvrier, dont plusieurs esprits et des meilleurs ont compris que la centralisation est une lourde faute au point de vue économique.

Il faut donc bien reconnaître que les nouvelles propositions de la majorité de la commission ne nous donnent nullement satisfaction. Vous avez changé le conseil général des chemins de fer contre les conseils d'arrondissement, vous n'avez fait qu'améliorer la loi à votre point de vue. Ce n'est pas une concession que nous vous devons, mais un perfectionnement qui provient de nos critiques. Ces fameux experts qu'on nous a constamment opposés n'ont pas si bien étudié l'organisation qu'ils ont présentée, puisque l'on est unanime à reconnaître que le conseil des chemins de fer tel qu'il était prévu ne pouvait pas fonctionner?

Qu'avez-vous donné aux cantons? rien du tout; pourquoi ne pas faire nommer la direction générale par le conseil d'administration? Que craignez-vous, les 25 membres nommés par le conseil fédéral interprètent votre pensée, il n'y a pas de doute; des 25 nommés par les cantons le plus grand nombre sera encore de votre opinion, pourquoi donc ne pas laisser au conseil d'administration le choix des directeurs généraux?

On a, sans doute, déjà fait des promesses, les futurs chefs de l'administration des chemins de fer sont désignés in petto.

On niera cela. Il y a tant de manières d'indiquer la bienveillance, mais on n'enlèvera pas de ma pensée que c'est parce que l'on a certaines personnes en vue que l'on ne veut pas laisser les nominations des directeurs au hasard du choix du conseil d'administration.

En résumé donc on n'a rien voulu nous céder et il vaudrait mieux vraiment ne pas parler de concessions.

J'aborde maintenant une autre question qui a été souvent sur le tapis, bien que vous n'aimiez pas en parler, c'est la question du prix des actions.

Remarquez bien que le terrain sur le quel nous nous



trouvons aujourd'hui, n'est plus celui sur lequel s'était placé M. Gavard. Il vous disait: Traitons à l'amiable, faisons un arrangement avec les compagnies et il articulait un chiffre dont on lui a fait un grand grief. Aujourd'hui nous ne sommes plus sur ce terrain, nous ne vous demandons qu'une chose que jusqu'ici vous vous êtes refusés à nous accorder, c'est de laisser le juge fédéral trancher les différends d'après les principes généraux du droit, d'après sa conscience. C'est ce que nous réclamons depuis le commencement de la discussion. M. le chef du département a toujours évité de nous répondre en disant qu'il n'avait pas entendu les déclarations de M. Scherb. J'ai posé dès le premier jour de la discussion la question d'une manière nette et précise à M. le représentant du conseil fédéral et la réponse qu'il m'a donnée signifiait qu'il ne voulait pas répondre. Dans une question de droit privé comme celle qui nous occupe, je suis surpris, je dois le dire, que le conseil fédéral affecte une attitude que je ne me permettrai pas de qualifier du nom que je pourrais lui donner.

Voilà bientôt 15 jours que nous discutons cette question de la position du tribunal fédéral vis-à-vis de la loi sur la comptabilité et nous n'avons pas encore obtenu d'éclaircissement, si bien que nous avons dû nous adresser aux juristes du conseil et l'un d'eux pressé par sa conscience juridique a donné son opinion.

Nous avons attendu une confirmation du conseil fédéral, nous lui avons même tendu la perche, malgré cela, il a continué à se dérober, je prends acte de ce procédé et regrette pour ma part que le conseil fédéral n'ait pu se décider à nous dire qu'il avait confiance dans le tribunal fédéral et que par conséquent celui-ci sera libre de juger d'après sa conscience et le droit et non pas d'après une loi de circonstance, pouvant porter atteinte aux droits privés. Je reviens sur ce point car je ne puis accepter que l'on se borne à nous faire comprendre que l'on ne veut pas répondre.

Il s'agit, en effet, ici d'une question de bien et de mal, il s'agit de l'intérêt des petits actionnaires auxquels on veut enlever la moitié de ce qu'ils considèrent comme leur bien; il serait facile de leur donner satisfaction et nous n'en demandons pas davantage. Ce que nous réclamons, c'est la liberté des juges fédéraux et il n'y a pas ici un juriste qui oserait soutenir la thèse contraire.

Le conseil fédéral dit qu'il n'est pas obligé de s'expliquer sur ce point! Lorsque l'on discute une loi, on a pourtant le droit d'en mesurer et fixer la portée. Il y a dans le message des passages qui insinuent des opinions qu'aucun juriste ne sanctionnerait. Si le peuple accepte la loi, nous ne voulons pas que l'on puisse nous dire qu'il a donné son approbation à l'exposé des motifs, c'est-à-dire à la thèse qui a été condamnée par MM. Isler et Scherb.

Que l'on ne vienne donc pas nous dire que dans une question si grave pour l'avenir du pays, nous n'avons pas fait tout ce qui dépendait de nous pour aboutir à un arrangement. Pour le prix à payer par la Confédération, nous proposons de dire: qu'il appartiendra au juge fédéral de le déterminer librement sans tenir compte de la loi sur la comptabilité. Nous attendons depuis 15 jours que le conseil fédéral déclare adhérer à ce point de vue et l'on n'a pas eu

le temps de s'en occuper. On n'a pas même proposé cette question fondamentale aux experts.

Entrons en matière sur le projet de la majorité de la commission, nous ne pouvons pas faire autrement; mais en même temps, je prie le conseil des états de rester fidèle à sa décision et de se joindre à nous pour demander au conseil fédéral la déclaration qui nous est due au sujet de la fixation des prix et en nous accordant la satisfaction d'imiter ce qui se fait en Prusse et en Autriche au point de vue de la décentralisation économique.

Je prie en outre le conseil des états d'accorder aux conseils d'arrondissement la nomination des directions d'arrondissement, sous réserve de l'approbation du conseil fédéral et de son droit de révocation. Sous ce rapport, nous voulons avoir de l'uniformité. Nous savons ce que c'est que les chemins de fer pour les avoir exploités avant la Confédération, il n'y a pas lieu de craindre que les cantons ne sachent pas faire.

En ce qui concerne la majorité de la commission, je ne puis m'empêcher de rendre hommage à la fidélité de sa conduite, elle est restée dans ce conseil, sur le même terrain qu'à Berne et à Bâle.

**Blumer (Zürich):** Herr Gavard hat seine Ausführungen damit begonnen, dass er die zwei Gründe darlegte, welche ihm am wichtigsten zu sein scheinen und bei welchen er hoffte, dass der Rat auf seine Anschauung eintreten würde. Er hat dabei in erster Linie den Gedanken aufgegriffen, welchen Herr Kollega Scherb über die rechtliche Austragung der Sache geäußert hat, und Herr Python hat soeben mit grossem Feuereifer diese Ansicht unterstützt und in erster Linie verlangt, dass der Bundesrat sich nun auch darüber aussprechen solle, ob er die von Herrn Scherb geäußerte Meinung teile oder nicht. Selbstverständlich habe ich als schlichter Laie nicht die Anmassung, mich über die juristische Seite der Frage auszusprechen, aber soviel möchte ich nur bemerken, dass nach meiner Ansicht Herr Scherb, den ich in jeder Beziehung hochschätze, eben seine persönliche Ansicht ausgedrückt hat und dass darüber, wie über alles in juristischen Fragen — das wissen wir ja alle, auch wenn wir nicht Juristen sind, — verschiedene Ansichten herrschen. Ich habe noch nie eine Frage privat- oder staatsrechtlicher Natur erörtern gehört, wo die Juristen nicht verschiedene Standpunkte eingenommen haben und Gutachten von diesem oder jenem Professor pro und contra eingeholt werden konnten. So wird es auch in dieser Frage sein und ich meine, die Ansichten des Herrn Scherb, so hoch wir sie achten, sind in keiner Weise offizielle oder massgebende. Nun verlangt man vom Bundesrat, dass er sich über diese Ansichten ausspreche. Ich glaube, diejenige Seite, welche das nun verlangt, welche also ein Einmischen des Bundesrates in die Sphäre des Bundesgerichtes, ein Vorgreifen in dessen Kompetenzen verlangt, würde ein schönes Geschrei machen, wenn in einem andern Fall der Bundesrat als politische Behörde dem Bundesgericht vorgreifen wollte. Halten Sie es mir zu Gute, wenn ich als Nichtjurist über diese Seite der Frage gesprochen habe. Ich begreife sehr wohl und schätze es, dass der Bundesrat den Takt hat und nicht antwortet, dass er

nicht vorgreifen will in einer Sache, welche der oberste Gerichtshof des Landes zu entscheiden hat.

Der zweite Punkt, welcher Herrn Gavard hoffen liess, es komme eine Verständigung zustande, ist der Antrag des Herrn Blumer (Glarus). Ich kenne Herrn Blumer von Jugend auf und weiss, dass er bei seinem Antrag nur von den besten Intentionen geleitet worden ist, eben von den Intentionen, von denen Herr Gavard gesprochen hat: eine Verständigung herbeizuführen. Allein ich gehöre in dieser Frage zu den Intransigenten. Mir liegt der Rückkauf am Herzen, und ich muss an dem grossen Hauptgedanken festhalten, den ich nicht zu einem Gebilde zuschneiden lassen darf, das ich als schlimmer betrachten würde, als die jetzigen Privatgesellschaften. Das was Herr Gavard über die «nationalisation» der Eisenbahnen ausgerufen hat, das ist in meinen Augen eine Nationalisation wie weiland die Nation des heiligen römischen deutschen Reichs. Eine «nationalisation» von 25 Kantonen, zergliedert in fünf Kreise! Was wir anstreben und wünschen, ist die Vereinheitlichung grosser Interessen, wobei nicht, wie jetzt, die Eisenbahngesellschaften einander gegenüberstehen und jede nur für ihre Rechnung arbeitet. Was wir wünschen, ist die Vereinheitlichung der Interessen des ganzen Landes für das Inland gegenüber dem Ausland, und wir wünschen die Vereinheitlichung der Tarife, die Vereinheitlichung des Betriebs, die eine Zunahme auf allen Gebieten zur Folge hat.

Nun stehe ich auf dem Boden, dass ich sage: Wenn Sie das einführen wollten, was im Antrage des Herrn Blumer gelegen hat, was von Herrn Python mit so grosser Freude aufgegriffen worden ist, dass er in der Kommission mitteilte, er ziehe eigentlich seine Anträge lieber zurück, da ihm diejenigen des Herrn Blumer viel besser gefallen, so verzichte ich meinerseits lieber auf den Rückkauf, als dass ich eine solche Gestaltung annehmen würde. Wir wollen denn doch auch principiell bleiben in dieser Frage, wie es die Gegner von ihrem Standpunkt aus in guten Treuen auch sind.

Es hat nun kein Mitglied der Minderheit mit irgend einem Wort auf die Frage geantwortet, welche ich die Ehre hatte, den Herren bei der Eintretensdebatte vorzulegen, auf die Frage, wo wir in 50 Jahren stehen werden, wenn alle andern Länder rings um uns verstaatlicht haben. Dieser Frage ist man sorgfältig ausgewichen, viel sorgfältiger als der Bundesrat der juristischen, der Rechtsfrage. Niemand hat hier eine Antwort gegeben, und niemand wird dem Volke gegenüber auf diese Frage Antwort geben können. Ich begreife ja ganz wohl, dass das Volk nicht auf 50 Jahre hinaussieht, und dass es leicht ist, indem man diese Frage verschweigt, sie nicht bei der Referendumscampagne in ihrer ganzen Schwere wirken zu lassen.

Aber wenn Sie auch diesmal die Austragung der Sache verunmöglichen, so wird doch die Stunde kommen, wo das Volk es einsieht, wer es mit den volkswirtschaftlichen Interessen des Landes und damit auch der Kantone am besten gemeint hat, und wenn diese Stunde geschlagen hat, dann werden alle diese kleinen Mittel nichts mehr nützen, das Werk zu verhindern. Auf diese Stunde hoffen wir, wenn es den Gegnern gelingt, diesmal wieder Sieger zu bleiben.

**E pur si muove!**

**Bundesrat Zemp:** Die Diskussion hat den Gang genommen, dass der Rat vor eine grundsätzliche Entscheidung gestellt wird, und ich glaube, es sei gut, dass es so gekommen ist. Es muss eine Abklärung über Streitpunkte erfolgen, die ziemlich intensiver Natur sind und mit denen sich auch solche befassen, die nicht im Rate sind. Ich will von meinem Standpunkt aus mit einigen Worten etwas zur Abklärung dieser principiellen Frage beizutragen suchen. Der Gegenstand, der gegenwärtig behandelt wird, ist eigentlich nicht das hauptsächlichste Objekt der Gesetzesvorlage. Das essentielle Objekt der Vorlage ist der Vorschlag zur Erwerbung der fünf Hauptbahnen zu Händen des Bundes in der Meinung, dass dadurch der Eisenbahnbetrieb in der Schweiz verbessert werde und dass sich an den Staatsbetrieb ein grosser wirtschaftlicher Aufschwung knüpfen werde. Heute verhandeln wir nicht mehr hierüber, sondern fragen uns, welche Organe geschaffen werden sollen, um dieser Zweckbestimmung zu genügen. Darüber hat Ihnen der Bundesrat nun eine Vorlage gemacht, und ich empfinde es fast als Erleichterung, dass es nach dem Gang der Diskussion wieder möglich wird, auf die Grundlage des Bundesrates zurückzukommen. Ich hoffe, es werde vor Abschluss der Beratung in den eidgenössischen Räten der bundesrätliche Standpunkt eine billigere Würdigung finden, als es heute geschehen ist. Der Bundesrat hat sich zur Aufgabe gestellt, eine Organisation der Bahnverwaltung vorzuschlagen, durch welche der Bahnbetrieb am einfachsten und sichersten gefördert wird. Der Bundesrat hat sich zunächst das Postulat gestellt, es solle die Bahnverwaltung so organisiert werden, dass sie von politischen Einflüssen frei bleibt. Es freut mich, der ich nie Unitarier war und es auch heute nicht bin, und der ich sehr viel Sympathien mit denjenigen habe, die in der Hauptfrage den gegenteiligen Standpunkt von dem meinigen verfechten, dies markieren zu können. Was hätten wir nun aber für ein Schauspiel? Die Minderheit ist mit einem ausgeprägten politischen Programm in die Diskussion eingetreten, sie hat den Zweck der Eisenbahnverstaatlichung ausser Acht gelassen und will nun nach allen Richtungen auf Vorteile für ihre Kantone Bedacht nehmen. Es ist also nicht der Bundesrat und die Kommissionsmehrheit, welche aus der Sache eine politische Frage machen, sondern es ist das «Verdienst» der Kommissionsminderheit. Worin werden nun die Vorteile für die Kantone erblickt? Die gesamte Verwaltung des ganzen Netzes und der einzelnen Kreise soll in die Hand der kantonalen Delegierten gelegt werden. Die von den kantonalen Vertretern bestellten Verwaltungen sollen die Direktionen wählen, und es sollen die Verwaltungen mit den von ihnen gewählten Direktionen über das gesamte Vermögen verfügen, welches in den Bundesbahnen etabliert ist, und sie sollen über alle Bedingungen verfügen, welche für den Verkehr in der Schweiz und nach dem Ausland gültig sein sollen. Und das alles unverantwortlich für die Kantone! Kein Kanton und keine Kantonsregierung übernimmt eine Verantwortung. Die Verantwortlichkeit sollen die Bundesbehörden tragen, die von der Verwaltung fern gehalten werden und bei der Geschäftsführung nicht mitsprechen sollen. Das ist die notwendige Folge der Anregung der Kommissionsminderheit. Indem ich dies feststelle, bekenne ich mich neuerdings zu dem Standpunkt, dass, wie die centra-

listischen Versuche, so auch die sogenannten föderalistischen Versuche von der Organisation der Bundesbahnen fern gehalten werden sollen. Ich bedaure es von meinem politischen Standpunkt aus, dass die kantonalen Interessen so sehr in den Vordergrund gerückt, ja als allein entscheidend erklärt werden und dass darüber der ganze nationale Gedanke, der uns hätte erfassen sollen, verloren gegangen ist. Der eidgenössische nationale Gedanke ist mir immer noch sehr hoch über diesen Parteianschauungen. Ich glaube, es sei nötig, darauf in der Diskussion hie und da noch zurückzukommen. Ich will nicht unterlassen, die Befürchtung anzuknüpfen, dass, wenn es gelingt, die Organisation nach der Meinung der Herren Gavard, Python und anderer Herren der Minderheit zu gestalten und diese Anschauungsweise auch beim Betrieb zum Ausdruck kommen zu lassen, dies das Verderben des Eisenbahnbetriebs sein wird. Da bin ich der Meinung, wir lassen besser die Privatgesellschaften fortwirtschaften, als dass wir um diesen Preis die Eisenbahnen nationalisieren.

Der Vorschlag des Bundesrates beruhte darauf, dass die Bahnverwaltung, die Leitung des Geschäftes, in der Hand des Bundes liege. Daneben liess der bundesrätliche Vorschlag auch die Einwirkung anderer Faktoren zu. Der Verkehr ist ja eine Sache, die das ganze wirtschaftliche Leben des Volkes ergreift und namentlich grosse Gruppen beschäftigt, und es ist für den guten Gang des Betriebs gewiss vom grössten Vorteil, dass diese Gruppen ihre Einwirkung auf die Eisenbahnverwaltung haben. Darum schufen wir den Eisenbahnrat. Man hat von diesem nicht mit grosser Achtung gesprochen, und ich bedaure, dass der Gedanke nicht bessern Boden gefunden hat, denn ich erblickte im Eisenbahnrat ein sehr gesundes, kräftigendes Element der Staatsbahnverwaltung. Alle Interessenten wären im Eisenbahnrat vertreten und seine Mitglieder wären berufen gewesen, die Staatsbahnverwaltung Schritt für Schritt zu begleiten, zu beobachten, Räte zu erteilen, Neuerungen vorzuschlagen u. s. w. Es käme nur darauf an, dass der Eisenbahnrat die ihm zukommende Initiative wirklich richtig erfassen würde und dann würde er ein wesentliches zu einer weitausgreifenden, intensiven Entwicklung des Verkehrs beitragen. Wir haben dann auch bei der Wahl des Verwaltungsrates eine (allerdings indirekte) Mitwirkung der Kantone vorgesehen. Dieses System hat aber augenblicklich nicht mehr diejenige Zustimmung, welche nötig wäre, um es zu verwirklichen. Ihm wurde eingemischtes System gegenübergestellt, sagen wir: der Antrag Blumer. Ich könnte auch sagen: der Antrag Python, aber es giebt zwei Auflagen Python, eine erste, die nicht so weit geht, wie der heutige Vorschlag der Kommissionsminderheit, und eine verbesserte Auflage, die mit dem Antrag Blumer kam, welche dann allerdings weiter gieng und heute sehr lebhaft und mit grosser Kraft vertreten worden ist. Ich sage, es sind Anträge eingereicht worden, die eine sogenannte Decentralisierung der Verwaltung bezwecken. Man ist auf diesen Plan eingegangen, und ich darf für mich in Anspruch nehmen, dass ich keinen Augenblick gezaudert habe, auf die Prüfung dieses Gedankens einzugehen und an einer Umgestaltung des Projektes mitzuwirken. Nun handelt es sich darum, den Konflikt richtig zu lösen. Auf der einen Seite müssen wir — und davon können wir nicht abgehen — postulieren, dass die Bundesbahnen als Be-

standteil der Bundesverwaltung (Art. 1) vom Bunde zu verwalten sind. Allein ich will da sofort eine Beschränkung eintreten lassen: Die Geschäftsführung muss durch den Bund erfolgen, aber die Mitwirkung der Kantone an der Verwaltung muss gesichert werden. Die Kommission ist soweit gegangen — ich widerspreche ihr in diesem Augenblick nicht —, zu erklären: in den Kreisräten sollen die Kantone sozusagen allein herrschen, die Kantone wählen 11 bis 16, der Bund wählt 4 Vertreter. Es ist also bei den Kreisräten die vollständige Freiheit des Willens der kantonalen Vertreter gesichert. Im Gesamtverwaltungsrat wird den Kantonen sodann eine gleich grosse Zahl von Vertretern zugestanden, wie diejenige, welche der Bundesrat wählen soll. Dann kommen noch fünf Mitglieder hinzu, welche durch die Kreisräte, also durch die kantonalen Vertreter gewählt werden. So haben denn auch im Verwaltungsrat die kantonalen Vertreter die absolute Mehrheit.

Damit glaubte die Kommissionsmehrheit bis zur äussersten Grenze des Möglichen gegangen zu sein und wir hatten die Meinung, dass ihre Vorschläge die Billigung des gesamten Rates erhalten sollten. Nun will ich gar nicht polemisieren, aber es muss doch festgestellt werden, dass die Vertreter der Minderheit nicht in der gleichen Richtung sich bewegen. Sie kommen zum gleichen Ziele, aber auf sehr verschiedenem Wege. Herr Gavard sagt: ich bin ein ganz überzeugter Centralist im Eisenbahnwesen, ich will die Nationalisierung der Eisenbahnen, aber ich mache zwei kleine Bedingungen. Die erste dieser beiden «kleinen» Bedingungen betrifft, wie Sie wissen, den Preis. Das ist nun aber nach unserem Befinden keine kleine, sondern eine ziemlich grosse Sache, und wir setzen diesem Begehren immer wieder entgegen: Der Richter soll entscheiden. Dann sagt Herr Gavard: wir wollen allerdings vom Bund einen schönen Preis für die Bahnen, aber die Bahnen wollen wir nicht von ihm verwalten lassen, sondern die Kantone müssen sie verwalten. Mit dem ersten Postulat, glaube ich, wird Herr Gavard so ziemlich allein stehen, beim zweiten hat er vielleicht eine grössere Zahl von Kollegen mit sich. Aber ohne da weiter einzugreifen, will ich sagen: die Kommissionsminderheit hat sich nur auf den Standpunkt vereinigt, dass die abgeänderte Vorlage der Kommissionsmehrheit abzuweisen sei. Auf diesen Boden können wir uns nicht stellen. Die Staatsbahnverwaltung ist eine Bundesverwaltung und die Bundesverwaltung muss nach den bestehenden konstitutionellen Gesetzen organisiert werden. Man spricht von einer dereinstigen Organisation für die Verwaltung des Kranken- und Unfallversicherungswesens. Allein das ist keine Verwaltung des Bundes, sondern eine gesetzliche Organisation, bei welcher der Bund mitwirkt und bei der es sehr wohl angehen kann, dass die Kantone, in welchen die Versicherten sich befinden, den Hauptanteil an der Verwaltung haben. Wollte man Vergleiche ziehen, so wären andere Gebiete näher gelegen, z. B. die Postverwaltung. Hier wählt der Bundesrat die Generaldirektion, er wählt die sieben Kreisdirektionen, er wählt alle Dienstchefs und alle Beamten bis hinunter zum letzten Briefträger. Das ist ein ausgebildetes System und ich frage: glaubt Jemand, etwas Anderes bringen zu sollen? Glauben Sie, man sollte die Decentralisation auch hier durchführen, sodass die Postkreise in Zu-

**kunft von den Kantonen verwaltet werden?** Ich glaube nicht, dass dies angehen würde, ebensowenig, wie bei der Telephonverwaltung, die ganz ähnlich organisiert ist wie die Postverwaltung.

Ich meine, der Vorschlag der Kommissionsmehrheit biete den Kantonen diejenigen Garantien, welche sie wünschen mögen und ich glaube, daraus folgen keine wesentlichen Hindernisse für den guten Fortgang der Verwaltung der Bundesbahnen. Der Vorschlag ist darum annehmbar.

Ich will auf verschiedene Bemerkungen verzichten, die ich auf einige Voten zu machen hätte. Ich glaube, es wird am besten sein, wenn man bei der Sache bleibt und alles weitere, persönliche bei Seite lässt. Ich empfehle Ihnen die Annahme der Vorlage der Kommissionsmehrheit.

**Kellersberger:** Wir haben letzte Woche mit der Debatte über die Nationalisierung der schweizerischen Eisenbahnen begonnen, heute, scheint mir, schliessen wir mit der Kantonalisierung derselben. Ich gestehe offen, dass mir die Kommissionsmehrheit mit den Konzessionen, die sie macht, eigentlich schon zu weit geht. Nach dem Vorschlag der Mehrheit wird der Verwaltungsrat, dem ich vor allem den eidgenössischen Charakter wahren wollte, in der Mehrheit durch kantonale Vertreter besetzt. Ebenso hat die kantonale Vertretung in den Kreiseisenbahnräten die grosse Mehrheit. Man kann die Sache ansehen wie man will, soviel ist sicher, dass, wenn man den Kantonen in den beiden Räten, dem Gesamtverwaltungsrat und den Kreisräten, eine so grosse Stellung einräumt, man dem föderalistischen Princip wiederum Thor und Thür öffnet. Der alte historische Kampf zwischen dem eidgenössischen und dem föderalen Princip wird durch diesen Vorschlag auf das ganz moderne Gebiet des Eisenbahnverkehrs übertragen. Ich bedaure dies, weil ich befürchte, dass in den Kreisräten sehr oft der grosse eidgenössische Gedanke zu gunsten kleiner kantonalen Interessen in den Hintergrund gedrängt werden wird. Ich war mit der Schaffung des Eisenbahnrates, wie ihn der Bundesrat vorschlug, insofern einverstanden, als ich darin die Idee verkörpert sah, dass zwischen der Leitung der Bahnen und den Volkswünschen in lokalen Kreisen eine gewisse Fühlung bestehen müsse. Allein warum ich gegen den Eisenbahnrat war, hat seinen Grund darin, dass ich fand, es habe derselbe keine klaren, keine fassbaren Kompetenzen. Was heisst das, wenn man sagt: der Eisenbahnrat hat zu begutachten, zu beraten? Ein Rat, der sich alle Jahre zweimal versammelt und der 72 Mann stark ist, kann nicht begutachtend wirken, es würde einfach so kommen, dass der Verwaltungsrat, der mitten in der Eisenbahnarbeit drinnen steht, der eine bessere Kenntnis der Verhältnisse hat und mit dem Verkehrsleben vertrauter ist, diese Gutachten in den Papierkorb werfen würde. Nun finde ich die gleiche Bestimmung auch bei den Kreiseisenbahnräten, man hat einfach die Befugnisse vom einen auf den andern Rat übertragen. Ich bin damit einverstanden, dass man die Instanz der Kreiseisenbahnräte schafft, eine Instanz, welche um die lokalen Interessen besorgt ist, die verschiedenen kleinern Geschäfte an die Hand nimmt, die Anregungen, Wünsche und Petitionen der Kreisbewohner entgegennimmt, be-

gutachtet und an die zuständige Behörde weiterleitet. Aber hier sind die Kompetenzen der Kreiseisenbahnräte viel weiter ausgedehnt. Da wird gesagt, dass sie die Begutachtung aller das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen zu besorgen haben. Wenn das der Fall ist und wenn ich den Artikel richtig verstanden habe, so bringen wir damit die Kreisräte mit dem eidgenössischen Verwaltungsrat in Konflikt. Man hat den Kreiseisenbahnräten die Bestellung der Schiedsgerichte übertragen, aber das ist doch eine eidgenössische Sache, Schiedsgerichte sollen durch den eidgenössischen Verwaltungsrat bestellt werden, sonst würden Sie ja zum vorneherein annehmen, dass es, wie bis jetzt, Kreisstreiks gebe und es würde z. B. im Kreis St. Gallen ein Streik ausbrechen und es müsste nun dort ein Kreisschiedsgericht bestellt werden. Ich halte die Bestellung der Schiedsgerichte, wie gesagt, für eine Sache des Verwaltungsrates. Und ferner mache ich Sie auf die Ziffer 4 des Art. 30 aufmerksam. Bis jetzt hat man nur den Vertretern der Verwaltung das Recht zugegeben, über die Gelder der Aktionäre zu verfügen, jetzt giebt man den Kreiseisenbahnräten das Recht, über die Gelder des Bundes zu verfügen. Ich glaube, es solle da zum mindesten etwas genauer gesagt werden, wie weit die Kompetenz der Kreiseisenbahnräte in Bezug auf die Gelder des Bundes gehe, wo sie weiter gehen als bis auf Fr. 50,000. Ich hätte gewünscht, dass die Kreiseisenbahnräte doch in ihren Befugnissen etwas beschränkt worden wären. Sie sollten ja lediglich dazu bestimmt sein, den Verkehr ihrer Kreise mit den höhern Organen der Verwaltung zu vermitteln und ihren Leuten mit Rat und That an die Hand zu gehen. Ich habe das Gefühl, dass wir auf dem Boden der Bundesbahnen ein zu grosses Mandarinentum schaffen und dass wir Mühe haben werden, die Leute mit den eidgenössischen Knöpfen und diejenigen mit den kantonalen Knöpfen zu unterscheiden. Das gefällt mir nicht und ich sage es offen: die Mehrheit der Kommission ist mir mit ihren Konzessionen etwas zu weit gegangen. Ich hätte viel lieber den Antrag des Bundesrates acceptiert, nur um die ganze Frage auf dem Boden zu erhalten, auf den sie gehört, auf dem grossen, allgemeinen, auf dem eidgenössischen Boden, und sie nicht hinüberziehen zu lassen in den Marktkreis der kantonalen Interessen.

Ich habe das ausgesprochen, um meine Seele zu erleichtern und um Ihnen meinen Standpunkt mitzuteilen.

**Munzinger:** Erlauben Sie mir, in kurzen Zügen meinen Standpunkt in der Frage zu präzisieren. Es scheint mir zunächst, dass die Minderheit der Kommission sich in der ganzen Debatte etwas zu sehr auf den Standpunkt absoluter Theorien und Systeme gestellt hat. Ich begreife, dass in dieser Höhe der Diskussion dann auch das entsprechend hohe Pathos von selbst mitkommt; es haben sich ja die betreffenden Reden gegenüber allen andern durch ein ganz besonderes Pathos ausgezeichnet. Ich bin in allen diesen staatlichen und Verwaltungsangelegenheiten der Ansicht, dass man mit absoluten Theorien und Systemen nicht auskommt und dass es in der Praxis vielmehr auf die Leute und die Art und Weise überhaupt ankommt, wie man diese

Systeme durchführt. Man kann auf dem Papier ein prachtvolles System haben und es wird durch ungeeignete Leute schlecht ausgeführt, und man kann ein viel weniger rein und hoch aussehendes System auf dem Papier haben, das sehr gut durchgeführt werden kann. Man spricht uns nur von der Decentralisation als der wahren Demokratie, der eigentlichen Grundlage des schweizerischen Staatsrechts. Ich finde, es sei nicht nötig, bei jedem Anlass die Sterne vom Himmel herunterzuholen und uns darzutun, wie wir andern mangelhafte Demokraten und nicht im stande seien, in richtiger Weise zwischen Recht und Unrecht zu unterscheiden. Wir wissen das auch und gerade so gut wie alle andern Miteidgenossen löblicher Eidgenossenschaft. Wir wissen auch, dass, wenn man es mit der Rekrutierung der Verwaltung der Staatsbahnen zu thun hat, man nicht in erster Linie auf die politische Parteistellung sehen darf, sondern dass man Leute suchen soll, die im stande sind, richtig mitzuarbeiten.

Ich möchte bei diesem Anlass einer Theorie entgegengetreten, die Herr Wirz immer wieder aufstellt. Herr Wirz hat dem Ständerat schon sehr oft zur Kenntnis gebracht, dass die Konsequenz der Stellung eines Mitgliedes des Ständerates verlange, dass er in allen Fragen den Standpunkt des absoluten Kantonesentums einnehme. Wenn ich ihn missverstanden habe, ist es mir leid, ich glaube aber nicht, dass ich ihn missverstanden habe, heute nicht und früher nicht. Diesen Standpunkt nehme ich nicht ein, sondern ich weise ihn zurück und sage: auch die Mitglieder des Ständerates sind so gut dazu da, die Interessen des Bundes zu wahren, wie die Mitglieder des Nationalrates, wie irgend eine andere Behörde der Eidgenossenschaft. Wir sind im Ständerat durchaus nicht dazu da, gegenüber den Interessen des Bundes unter allen Umständen diejenigen der Kantone zu vertreten.

Ich habe nun, was die vorliegenden Anträge betrifft, die Meinung, die Mehrheit der Kommission sei in glücklicher Weise vorgegangen, wenn ich mich auch des Gedankens nicht erwehren kann, sie sei nach der Richtung der sogenannten Decentralisation eher zu weit als zu wenig weit gegangen, sodass ich in der einen oder andern Richtung lieber den Vorschlag des Bundesrates acceptieren würde. Aber ich anerkenne, dass sie gesucht hat, das aus den Anträgen des Herrn Blumer herauszuheben, was sie als gut erachtete. Nun ist es doch unzweifelhaft richtig, dass wir mit dem Vorschlag der Kommission auf dem Boden der Decentralisation so weit gekommen sind, dass wir gar nicht weiter gehen könnten, ohne überhaupt das Bindeglied zwischen den künftigen schweizerischen Staatsbahnen und der Eidgenossenschaft einfach aufzugeben. Ich bin auch der Meinung, dass man in der Verwaltung nicht unter allen Umständen centralisieren soll, dass man vielmehr in Verwaltungssachen möglichst auf breiter Basis aufbauen und decentralisieren soll. Allein es giebt eine gewisse Grenze, wo das aufhört und wo die Natur des Gegenstandes, wie im vorliegenden Fall der Verstaatlichung der Eisenbahnen, eine gewisse Centralisierung verlangt, ohne die ein solches System gar nicht durchgeführt werden kann.

Wie weit sind wir nun in der Decentralisierung gegangen? Wir wollen den vorgeschlagenen Eisenbahnrat abschaffen und an seiner Stelle fünf verschiedene Kreiseisenbahnräte schaffen. Damit war

ich von Anfang an einverstanden, weil ich glaube, dass in diesen kleinen Eisenbahnräten die Wünsche und berechtigten Begehren kleinerer Gegenden des Landes eher zum Ausdruck kommen können als in einem eidgenössischen Rat, wo ja ein Teil nicht so intensiv mit den Interessen eines andern vertraut sein kann. Ich halte also diese Aenderung für eine glückliche und glaube, dass durch sie eine glückliche Decentralisierung herbeigeführt werde.

Gehen wir weiter! Wir haben nun den Verwaltungsrat als oberste Behörde, welcher aus 55 Mitgliedern besteht, worin der Bundesrat 25, die Kantone 25 und die Kreiseisenbahnräte 5 Mitglieder wählen sollen. Es ist mir aufgefallen, dass man angesichts dieser Zusammensetzung der obersten Behörde der Bahnen noch davon sprechen kann, die Kantone seien ungenügend oder gar in keinerlei Weise berücksichtigt. Die Kantone sind in diesem Verwaltungsrat mehr als bloss «berücksichtigt», sie haben ja die Mehrheit, wenn man die Mitglieder des Verwaltungsrates daraufhin ansieht, woher sie kommen. Dann hat man im weitem eine sehr wesentlich decentralisierende Aenderung vorgenommen, indem man die Wahl der Kreisdirektoren dem Bundesrat wegnahm und dem Verwaltungsrat übertrug, diesem Verwaltungsrat, welcher grossenteils auf den Kantonen und nicht auf dem Bund basiert. Es sind bei mir Zweifel aufgestossen, ob es überhaupt richtig sei, dies zu thun. In jedem Fall ist von der Kommission in ihren neuen Anträgen eine Decentralisierung vorgenommen worden, die weiter absolut nicht mehr geführt werden kann.

Und was ist nun die noch angefochtene centralistische Spitze des ganzen Verwaltungsorganismus? Die Generaldirektion! Und gegen diese Generaldirektion ist mit gewaltiger Wucht Herr Gavard aufgeritten, um sie zu sprengen. Nun möchte ich Sie fragen, was wir eidgenössischen Räte denn bei der ganzen zukünftigen Eisenbahnangelegenheit eigentlich noch zu sagen haben? Wer ist der verantwortliche Vertreter der künftigen schweizerischen Eisenbahnen uns gegenüber? Da wird man sagen: der Bundesrat. Aber der Bundesrat wird sich für die Verantwortlichkeit bedanken, wenn ihm in diesem Organismus eigentlich gar keine Rolle zugeordnet ist. Wir gewärtigen, dass der Bundesrat bei irgend einer Angelegenheit der Bahnen gegenüber den eidgenössischen Räten die Achsel zuckt und uns auf diejenigen verantwortlichen Organe hinweist, die wir neben dem Bundesorgan selbständig geschaffen haben. Ich glaube also, dass das Bindeglied der Bahnen und der Bundesversammlung ausserordentlich abgeschwächt wird, wenn wir die Wahl der Generaldirektion durch den Bundesrat fallen lassen. Wenn Sie diesen Schritt noch thun wollen, dann vermag auch ich nicht mehr für die Verstaatlichung einzutreten.

Zum Schluss noch eine Bemerkung. Ich muss Ihnen offen gestehen, dass ich der Ansicht bin, es seien diese sogenannten Verbesserungsvorschläge der absoluten Gegner der Verstaatlichung — ich zweifle gar nicht daran, dass sie gut gemeint sind — mindestens vorsichtig aufzunehmen. Ich weiss z. B. nicht, ob Herr Python, ob wir auch ändern, was wir wollen, um ihm die Vorlage genehmer zu gestalten, schliesslich für die Eisenbahnverstaatlichung einstehen wird. Wenn es ihm aber gelingen könnte, die Organisation so zu gestalten, dass die wahren

Freunde der Verstaatlichung nicht mehr zum Projekt stehen könnten, dann hätte er allerdings einen grossen Sieg errungen, obschon wir auf der andern Seite die prinzipiellen Gegner der Verstaatlichung der Bundesbahnen gewonnen hätten. Zu diesen Bekämpfern der Verstaatlichung rechne ich in gewissem Grade Herrn Gavard. Herr Gavard hat zwei Reden grossen Stils gehalten, in welchen er gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen aufgetreten ist. Wenn er nicht je- weilen am Schluss beigefügt hätte, er sei trotzdem ein überzeugter Freund der Verstaatlichung, — ich glaube nicht, dass Einer im Ständerat sitzt, der es sonst angenommen hätte. Es scheint mir, Herr Gavard hat zwei gefährliche Gegner der Verstaatlichung in seiner Brust. Der eine dieser Gegner ist die Liebe und Anhänglichkeit zu dem sogenannten armen Aktionär und der andere ist der leidenschaftliche Vertreter des Föderalismus. Ob da der Freund der Verstaatlichung der Eisenbahnen noch aufkommen kann, ist mir zweifelhaft. Ich glaube, er leidet jetzt schon an der Schwindsucht und wird nächstens sterben (Heiterkeit). Ich glaube, die zwei Gegner der Verstaatlichung sind stärker in ihm.

Ich stimme zum Antrag der Mehrheit der Kommission.

**Blumer (Glarus):** Nachdem man im Schosse des Bundesrates sich für das Princip des Rückkaufes ausgesprochen hatte, galt es in erster Linie, sich zu entscheiden, ob die Bundesbahnen der allgemeinen Verwaltung des Bundes unterstellt werden sollen oder nicht. Ob, wie bei der Verwaltung des Post-, Telegraphen- und Telephonwesens, auch bei dem Eisenbahnwesen die gesamte Verwaltung in die Hände des Bundesrats, respektive eines neu zu schaffenden Eisenbahndepartements gelegt werden sollen.

Sobald der Bund die Eisenbahnen für seine Rechnung kauft und für den Kaufpreis auf seine Rechnung ein entsprechendes Anleihen macht, so wäre die natürliche Folge davon, dass auch der Bund durch seine Organe — die Bundesversammlung und den Bundesrat — den ganzen Betrieb übernimmt und die erforderlichen Organe von sich aus wählt. Ebenso auch, dass allfällige Erträge oder Verluste der Bundeskasse zugewiesen, d. h. auch die Rechnung dieses Zweiges der Bundesverwaltung in die allgemeine Rechnung des Bundes eingereicht wird.

Der Bundesrat entschied sich für die Ausscheidung dieses Zweiges aus der Bundesverwaltung. Der Grund, der diesen Entscheid hervorbrachte, ist leicht zu erraten. Die Abneigung eines grossen Teils unseres Volkes gegen eine zu grosse Zusammenziehung aller Gewalten nach Bern, d. h. in die Hände der Bundesversammlung und des Bundesrates, war für den Entscheid der Bundesversammlung massgebend, und er muss auch für die Bundesversammlung leitend sein, will sie auf den Rückkauf in der Weise eintreten, dass das Schweizervolk denselben in seiner grossen Mehrheit gutheisst.

Und bei einer so grossen volkswirtschaftlichen Frage, wie der vorliegenden, so tief wie keine zweite in alle Schichten unseres Volkes eindringenden, ist es ganz unbedingt erforderlich, dass nicht nur eine kleine Mehrheit für diesen Rückkauf eintritt, sondern es muss der überwiegende Teil unseres Volkes für den Rückkauf gewonnen werden.

Es ist eine Frage, die mit der Politik, Religion, Sprache, den Sitten und Gebräuchen des Landes nichts zu thun hat, wie ebensowenig damit zu thun hatten: die Strassen, der Lastwagen oder das Posthorn. Die Eisenbahnen dienen direkt oder indirekt jedem Bürger, gleich wie die Strassen, Stege und Wege, sie bedingen heute einen wesentlichen Teil unserer Existenz. Es handelt sich nun einzig darum, ob diese Eisenbahnen in den Besitz des Bundes, d. h. des Volkes, übergehen sollen, oder ob der Privatbetrieb fortgesetzt werden soll.

Gelingt es der Bundesversammlung, ein Gesetz über diesen Eisenbahnrückkauf auszuarbeiten, das alle Zusicherungen enthält, dass eine zu grosse Machtzusammenziehung (oder Centralisation) nach Bern nicht zu befürchten ist, dass eine demokratische Verwaltung an die Spitze gestellt wird, dass es dem Volke in allen Teilen der Schweiz ermöglicht wird, nötigenfalls auch sein Wort geltend machen zu können, dann wird es auch in überwiegender Mehrheit für den Rückkauf stimmen und die hiezu nötigen Mittel gewähren.

Der Bundesrat und die Kommission waren nun der Ansicht, dass das erste Gesetz dem Willen des grössten Teils unseres Volkes entsprechen werde. Schon bei der Eintretensfrage hielt sich die ganze konservative Partei und Genf ablehnend und die Waadtländer und Neuenburger Abgeordneten erklärten sich nur sehr reserviert für Eintreten. Der Grund zu dieser Erscheinung lag offenbar nicht in der Abneigung, die schweizerischen Eisenbahnen dem Schweizervolk zurückzukaufen, d. h. sie dem natürlichen Eigentümer zurückzugeben, auch wenn ein grosses Opfer dafür gebracht werden muss. Die Uebernahme der Schuldenlast kann ja der Grund der Abneigung nicht sein, denn das weiss jedes Kind, dass der Gegenwert da ist und Eigentum des Bundes, d. h. des Volkes, wird. Furcht vor Religionsgefahr kann es ja auch nicht sein, denn derjenige Teil der Schweiz, und sei es das engste Bergthal, das heute noch keine Eisenbahn besitzt, jammert nach einer solchen, denn jedermann weiss, welche Vorzüge eine Bahn jeder Gegend bringt. Diese Abneigung entspringt offenbar andern Ursachen. Ein Gegner rief am Schlusse seiner Rede: gebt den Aktionären mehr, denn bin ich zu haben. Ein anderer Gegner forderte eine bessere Organisation, d. h. eine solche, welche dem Volke mehr Rechte einräumt, mit andern Worten mehr Machtverteilung als Machtzusammenziehung, dann sei er für den Rückkauf. Dem Erstern wird das Bundesgesetz entsprechen, und er darf ohne Sorge für den Rückkauf stimmen. Dem Letztern kann die Bundesversammlung entsprechen, indem sie eine Organisation schafft, die, ohne dem Betriebe oder den Gegnern der Machtzusammenziehung Schaden zuzufügen, der Mehrheit unseres Volkes mehr entspricht, als es bei der Vorlage des Bundesrates und der Kommission der Fall ist.

Ich wollte mit meiner Vorlage, die in Ihren Händen liegt, den Versuch machen, die Gegner des Rückkaufes zu beruhigen und sie für diesen zu gewinnen, denn aus der langen Debatte über die Eintretensfrage gieng deutlich hervor, dass die Ursache der Abneigung weniger gegen das Princip als gegen die vom Bundesrat und der Kommission ausgearbeitete Organisation der zukünftigen Bundesbahnen gerichtet war. Auch Mitglieder unseres Rates, welche für den Rückkauf sehr eingenommen sind, konnten sich des

Gedankens nicht erwehren, dass diese Organisation auch gar zu wenig Rücksicht nehme auf die heutigen Anschauungen eines grossen Teils unserer schweizerischen Bevölkerung — und zwar, täusche man sich nicht — nicht nur derjenigen der kleinen, sondern ebenso der grossen Kantone. Und wenn diese Freunde des Rückkaufes für Eintreten gestimmt haben, so geschah es in der bestimmten Erwartung, die dem Rate unterbreitete Vorlage werde im Sinne der Wünsche des grösseren Teils unseres Volkes umgeändert werden.

Auf Beschluss des Rates liegt nun ein neuer Entwurf des Bundesrates und der Kommission über die Organisation vor uns. Im grossen und ganzen entspricht diese neue Vorlage meinen Wünschen und ich will rückhaltlos zugestehen, dass die Kommission mit loyalen Entgegenkommen den Auftrag des Rates erfüllt hat. Wenn sie dadurch einigen Verdross gehabt hat und kostbare Zeit dafür opfern musste, so mag sie das Bewusstsein belohnen, dass sie im Interesse eines zu schaffenden grossen Unternehmens handelte, das einst berufen sein wird, die volkswirtschaftliche Lage unseres Landes zu fördern.

Was nun den vor uns liegenden Entwurf der Kommission anbetrifft, so akzeptiert diese die Kreisverwaltungsräte oder Kreiseisenbahnräte, wie sie nun genannt werden sollen. Sie weist diesen grössere Kompetenzen zu. Eine wichtige Abänderung besteht darin, dass nach dem Entwurf der Kommission die Kreisdirektoren und die Abteilungschefs statt, wie ich es vorgeschlagen hatte, von den Kreisräten gewählt werden sollten, nun diese Wahlen dem Verwaltungsrat zugewiesen werden. Die mir von Herrn Bundesrat Zemp dargelegten Gründe haben mich überzeugt, dass es in Bezug auf einen rationellen und sichern Betrieb und in Anbetracht der leichtern Aufgabe, ganz tüchtige Kräfte für alle 5 Kreise durch nur eine Wahlbehörde zu finden, im Interesse der ganzen Organisation liegt, wenn die Wahl dieser Kreisdirektoren und der Abteilungschefs durch den Verwaltungsrat vorgenommen wird.

Diese Gründe sind für mich dann auch ausschlaggebend, um mich der Ansicht der Kommission anzuschliessen.

Wenn die Kommission glaubt, ein von den Kreisräten unabhängiger Verwaltungsrat von 55 Mitgliedern, von welchen 25 vom Bundesrat, 25 von den Ganz- und Halbkantonen und 5 von den Kreisräten gewählt werden, sei für eine richtige Geschäftsführung richtiger, so mag das geschehen. Ich meinerseits gebe den Vorzug einem Verwaltungsrat, dessen Mitglieder mit dem Betrieb und dem Verwaltungswesen vertraut sind. Ob man 55 Mitglieder ausser diesen Kreisräten findet, die im Stande sind, sich über die ihnen 6 Mal im Jahr vorgelegten Fragen ein genügendes Urteil zu fällen, oder ob nicht nur das Dutzend Eingeweihte — neben Präsidenten, General- und Kreisdirektoren — allein massgebend sein werden, darüber bin ich für mich im Klaren. Die Erfahrung wird dann seiner Zeit hierüber Aufschluss erteilen. Einen Wunsch möchte ich nur äussern, dass bei der Wahl dieser Kreis- und Verwaltungsräte der Bundesrat ganz besonders Industrie, Handel, Landwirtschaft und dann auch den Handwerker- und Arbeiterstand nicht vergessen wird. Es giebt auch unter diesen Letztern Männer, die der ihnen gestellten Aufgabe gewachsen sein werden.

In meinem Entwurf hatte ich die Kreise und die von den Kantonen zu wählende Anzahl der Mitglieder definitiv umschrieben, um in dieser Hinsicht etwas ängstliche Gemüter zu beschwichtigen. Das zweite Alinea des Art. 29 sieht eine allgemeine Fassung vor, die dann aber in der Praxis an meiner definitiven Umschreibung nur wenig ändern wird.

Ich erkläre mich damit einverstanden, dass der Rat auf den Entwurf der Kommission eintritt.

**M. Simen:** Je n'entends pas m'opposer à l'entrée en matière sur les nouvelles propositions de la majorité de la commission, mais je me demande s'il n'eût pas été préférable de rester sur le terrain du projet primitif du conseil fédéral.

Avec ce projet la situation était absolument claire: possession, exploitation et administration des chemins de fer par la Confédération. Avec les nouvelles propositions nous avons un «mixtum compositum» de centralisation et de fédéralisme qui ne me dit rien qui vaille.

J'admets que la question de principe puisse être discutée: la nationalisation est-elle un bien? est-elle un mal?

Mais une fois la question de principe résolue, il faut aller franchement de l'avant: la réalisation doit correspondre au principe et l'organisation au but qu'on veut atteindre.

Servir une cause sans disposer des moyens appropriés, c'est un mirage. Mettez au service d'une idée les moyens qui répondent à l'idée contraire, vous courez à la rencontre de l'insuccès. La nationalisation est nécessairement une oeuvre de centralisation, elle ne pourrait être autre chose. On peut la combattre, on peut la repousser, mais on ne peut prétendre, qu'une fois acceptée, elle doive et puisse marcher sur des essieux autonomistes.

La nationalisation ne peut se faire que pour le développement et à l'avantage de l'idée nationale: elle est évidemment en contraste avec l'idée particulariste.

En entrant dans les vues de la minorité, on ne ferait que subsister le particularisme des cantons au particularisme des compagnies: et il n'est point démontré que celui-là soit préférable à celui-ci.

La décentralisation! Voilà la grande parole, mais il en est de celle-ci comme de tant d'autres paroles il faut regarder la marchandise, non pas les échantillons.

Vous voulez la décentralisation? il n'y a qu'à laisser subsister l'état actuel. Nous sommes, en matière de chemins de fer, sous le régime de la décentralisation. Mais vous savez que ce système laisse à désirer, et vous admettez tous que le temps est venu de passer à l'autre système: le rachat et l'exploitation par l'état.

Eh bien, si c'est la Confédération qui rachète et qui exploite les chemins de fer, si c'est elle qui doit porter toute la responsabilité financière et morale de l'entreprise, si c'est elle qui doit encourir tous les risques, il faut aussi qu'elle puisse avoir la main libre dans l'administration. De quel droit se justifie la prétention des cantons de vouloir exercer une influence prépondérante dans un service que la Confédération nationalise, tout à ses risques et périls?

Concevez-vous l'administration des postes, institution fédérale, dirigée par des directions d'arrondissement nommées par les cantons? Et pourtant les postes étaient, avant 1848, aux mains des cantons, et pourtant tout le monde salue aujourd'hui comme un bienfait et comme un progrès leur nationalisation.

Qui veut le rachat, doit l'accepter avec toutes ses conséquences: nous voulons le rachat par la Confédération au bénéfice de la Confédération. La minorité veut le rachat par la Confédération, mais au bénéfice des cantons. La Confédération doit fournir les capitaux; les profits seront recueillis par les cantons. C'est un Beutezug déguisé: non point un Beutezug pour l'argent, mais un Beutezug pour l'influence, encore plus dangereux que l'autre.

Il est cependant un moyen qui permettrait à la minorité de réaliser ses vues: c'est le rachat par les cantons. Les cantons ont aussi le droit de rachat, de par les conventions. Qu'ils en fassent usage: alors ils seront maîtres incontestables des chemins de fer, et ne se trouveront pas dans la singulière situation de prétendre une ingérence qui n'est point justifiée par une part correspondante de responsabilité.

La majorité de la commission, animée par un très louable sentiment de bonne harmonie, vient aujourd'hui nous présenter des propositions qui tiennent compte dans une large mesure, des postulats de la minorité.

C'est ce qu'on appelle un compromis: j'y souscris pour ma part, animé par le même désir d'arriver à une entente, mais je ne peux pas vous taire, mon impression: c'est que la majorité est allé trop loin. Le principe de la nationalisation est entamé; le développement régulier de l'oeuvre est compromis: ces concessions faites au particularisme cantonaliste représentent autant d'obstacles, de vrais bâtons dans les roues. Et les défauts, très graves et très évidents, du système de la minorité, ne seront qu'à peine diminués. Il y aura encore des dissonances entre conseils d'administration et conseils d'administration, comme il en existe aujourd'hui entre compagnies et compagnies; il y aura encore des cantons majorisés; il y aura encore des difficultés de toute nature que le pouvoir central ne réussira pas facilement à aplanir. Et nous aurons, à la place de l'influence politique des autorités fédérales, marquée au coin de l'impartialité sereine et supérieure, l'influence politique des gouvernements cantonaux, bien plus à craindre pour son intensité et pour les conflits qu'elle peut susciter.

Je n'appartiens pas à l'école des centralisateurs à tout prix; je défendrai toujours les droits et les prérogatives des cantons quand ils seront mis en cause sans un motif d'ordre supérieur; mais dans le cas qui nous occupe, ma conviction profonde est celle-ci: la nationalisation des chemins de fer est une oeuvre d'intérêt national incontestable; elle doit être réalisée comme oeuvre d'intérêt national, pour toute la Confédération, pour tout le peuple suisse dans son ensemble.

L'administration par la Confédération est la condition nécessaire du rachat. Admettre un partage de l'administration entre la Confédération et les cantons équivaldrait à compromettre la bonne réussite de cette oeuvre grandiose.

On peut accorder aux cantons dans un large esprit patriotique, certaines satisfactions, mais on ne doit pas pousser les concessions jus qu'au point de compro-

mettre la pensée fondamentale de la nationalisation et placer les partisans du rachat dans la nécessité de voter contre un projet qui ne représenterait plus un progrès, une amélioration, mais un recul, une aggravation de l'état de choses actuel.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Herr Gavard hat den Schluss meines Votums jedenfalls nicht verstanden, sonst hätte er mir nicht unterschoben, die Hoffnung ausgesprochen zu haben, das vorliegende Projekt werde schliesslich doch von den dermaligen Gegnern desselben angenommen werden. Diese Hoffnung hege ich nicht, ich habe sie nie gehabt, sondern mein Appell ergieng an die Freunde der Verstaatlichung, welche ich ersuchte, zu einem annehmbaren Projekt zu stehen, das sich vor dem Volke sehen lassen darf, um mit demselben zu siegen oder zu unterliegen, aber nicht Kompromiss um Kompromiss und Konzession um Konzession sich von den Gegnern abringen zu lassen, um ein Werk zu schaffen, welches von den Gegnern mit Hohn und Spott überschüttet würde und von den eigenen Freunden nicht mehr angenommen werden könnte. Ich will ja natürlich der Aufrichtigkeit der Gesinnung des Herrn Gavard und insbesondere des Herrn Python nicht nahe treten, ich glaube daran; aber es macht sich doch sonderbar, zu vernehmen, dass z. B. vorgestern noch ein ehrenwerter Vertreter des Standes Freiburg erklärt hat, es möge hier Herr Python machen, was er wolle, das Freiburger Volk werde die Vorlage einfach und wie ein Mann verwerfen. Ich sage: wir sind mit dem Entgegenkommen an diese Herren sehr weit gegangen, wir haben nachgegeben in Bezug auf die Wahl des Verwaltungsrates, wir haben die Mehrheit des Verwaltungsrates vom Bund auf die Kantone verschoben und es hat heute vormittag bereits ein Mitglied des Bundesrates erklärt, sowie das Gesetz vorliege, sei es für den Bundesrat nicht mehr annehmbar. Ist das keine Konzession? Ich sage ja. Und wir sind entgegengekommen, indem wir grundsätzlich das Institut der Kreisräte angenommen haben. Man sagt, das sei nichts. Man hat diesen Kreisräten die Begutachtung in allen wichtigen Eisenbahnfragen zugewiesen. Ueber das Mass dieser Begutachtung, möchte ich Herrn Kellersberger erwidern, werden wir bei der Detailberatung zu sprechen haben. Allein es ist den Delegierten der Kantone doch Gelegenheit geboten, sich auszusprechen in Fahrplanangelegenheiten und Tariffragen. Wir räumen diesen Räten die Budgetierung in den Kreisen ein, sie werden Budgets im Betrag von 20 bis 25 Millionen Franken aufstellen, also das Vier- bis Fünffache dessen, was die Staatsausgaben einzelner Kantone ausmachen, und sie haben eine Ausgabekompetenz für Posten, die im Budget nicht vorgesehen sind, bis auf Franken 50,000. Und das Alles soll nichts sein? Was geben denn, wenn man doch so anspruchsvoll auftritt, die Kantone eigentlich an die Verstaatlichung? Herr Gavard sagt, die Kantone haben die Bahnen gebaut. Ich hätte das noch verstanden, wenn Herr Python so gesprochen hätte. Ja, der Kanton Freiburg hat seine Opfer gebracht, aber die Herren von Genf nicht. Im Gegenteil wurde immer geklagt, sie hätten die westschweizerischen Eisenbahnen nach Noten auszubeuten gewusst. Nun hat Herr Python gefragt:



wo liegt nun eigentlich die Differenz neben der Bestellung der Generaldirektion? Sie liegt in der Wahl der Kreisdirektoren, der Betriebschefs und Beamten. Herr Python sagt, man fürchte die Politik, aus politischen Gründen wegen des Gotthards acceptiere man die von ihm proponierte Wahlart nicht. Allgemein politische Gründe sind es nicht; wenn er sagt: verkehrspolitische Gründe, da bin ich mit ihm einverstanden. Denn ich glaube, dass ein Verwaltungsrat der Gotthardbahn, welcher endgültig über deren Geschicke verfügt, wie es thatsächlich der Fall ist, wenn er nur von den Delegierten derjenigen Kantone komponiert ist, welche von der Gotthardbahn durchschnitten werden, nicht diejenige Qualifikation hat, welche einem nationalen und internationalen Unternehmen von grösster Bedeutung entspricht. Diese Delegierten haben die nötige Qualifikation nicht, um dieses Unternehmen in richtiger Weise zu verwalten. Das können wir nicht acceptieren. Die Kantone, die an den Zufahrtslinien der Gotthardbahn liegen, haben grosse Opfer für das Zustandekommen des Gotthards gebracht und wir müssen verlangen, dass die Gotthardbahn in verkehrspolitisch richtiger Weise verwaltet werde. Sie haben ja gehört, was für Ansichten da vorhanden sind. Ich erinnere Sie an die Eintretensdebatte. Da hat Herr Wirz, der ja ohne Zweifel Mitglied des Verwaltungsrates der Gotthardbahn werden wird, gesagt, die sociale Gleichstellung aller Schweizerbürger erfordere, dass die Züge langsam fahren respektive dass sie bei allen Stationen anhalten (Heiterkeit). Das habe ich mit meinen eigenen Ohren gehört. Leuten, die solche Ansichten haben, dürfen wir eine internationale, eine Weltbahn doch offenbar nicht überliefern. Nun warnt uns Herr Python vor der centralisation économique, er sagt, wir legen alles in die Hände der Generaldirektion. Ich finde das nicht. Der Verwaltungsrat setzt sich in der Mehrheit (30) aus kantonalen Delegierten zusammen und diesem Verwaltungsrat übertragen wir die Wahl der Kreisdirektoren und diese Kreisdirektoren wiederum wählen die sämtlichen Beamten und Angestellten. Mir scheint, das sollte genügen, denn da ist kein direkter Einfluss des Bundes vorhanden. Allein man will das nicht, man will das Schwergewicht der Wahlen in die Hände der kantonalen Delegierten legen. Warum, liegt auf der Hand, ich brauche darüber nicht weiter zu sprechen. Doch einen Ausspruch des Herrn Gavard kann ich doch nicht ganz unbeantwortet lassen. Herr Gavard sagte, man gehe darauf aus, die Kantone zu erniedrigen. Wo ist diese Erniedrigung? Was geben die Kantone preis? Ich will mit meinem Heimatkanton exemplifizieren. Wir hatten bis jetzt einen Vertreter im Verwaltungsrat der Centralbahn. In diesem Verwaltungsrat sind noch fünf andere Herren von Baselstadt, Baselland, Aargau, Luzern und Bern. Von irgend einem Einfluss auf die Geschicke der Centralbahn war keine Rede. Wenn irgend ein kantonaler Vertreter eine Anregung machte, gieng man kalt lächelnd zur Tagesordnung über, indem unter allen Umständen immer die Aktionäre die weitaus grösste Mehrheit im Verwaltungsrat haben. Das wird künftig ganz anders sein. Wir werden die Vertreter im grossen Verwaltungsrat haben, welcher über die Geschicke des ganzen schweizerischen Netzes entscheidet, wir werden zwei, vielleicht drei Vertreter im Kreisrat haben, wir werden mitreden können bei der Auf-

stellung der Fahrpläne und Tarife, man wird uns hören müssen, wir können mitsprechen bei der Genehmigung des Budgets der Bahnen, welche unsern Kanton durchziehen, wir können sogar bis auf Fr. 50,000 ausgeben, wenn die andern Herren uns freundeidgenössisch entgegenkommen, — mir scheint doch, dass wir uns so in einer bedeutend bessern Stellung befinden als unter dem bisherigen Regime und dass darum von einer Erniedrigung der Kantone nicht gesprochen werden kann.

Nein, was man eigentlich will, das ist die Erniedrigung des Bundes! Der Bund soll die Bundesbahnen schaffen, er soll sie finanzieren; aber die Fähigkeit, sie zu betreiben, spricht man ihm ab. Zu einer solchen Erniedrigung stimme ich meinerseits nicht, denn nach meiner Ansicht liegt die Zukunft des Landes nicht in den Kantonen, sondern im Bund, wo die Kräfte der Nation zusammenfliessen. Ich persönlich empfinde jede Erniedrigung des Bundes als eine Erniedrigung, ja fast als eine Beleidigung, die man meinem Vaterland zufügt.

Ich möchte Ihnen nochmals empfehlen, auf Grund der Vorschläge der Mehrheit der Kommission auf die Vorlage einzutreten.

**M. Gavard:** Le canton de Genève ayant été mis en cause par M. von Arx qui a élevé des doutes sur les sacrifices qu'il peut avoir accomplis en faveur des chemins de fer, je dois lui répondre. Il me sera permis de m'étonner que M. von Arx, si bien renseigné sur ces questions, ne soit pas mieux au courant des circonstances dans lesquelles Genève a financièrement pris part à l'établissement des chemins de fer pour lesquels elle s'est engagée à concurrence de quelques millions.

Genève a subventionné la ligne de Lyon, elle a construit à ses frais le tronçon de Genève-Annemasse et a fourni sa garantie pour une somme très forte à la compagnie des chemins de fer à voies étroites.

Mes paroles avaient une portée plus étendue que ne le pensait M. von Arx quand je parlais des sacrifices qui ont été consentis par les cantons, par les communes et par l'initiative des particuliers; je faisais allusion à des circonstances qu'il est bon de rappeler ici. M. von Arx a invoqué les sacrifices accomplis par certains cantons pour la construction du Gothard. Quel a été cependant le constructeur du Gothard? Louis Favre de Genève auquel pour toute récompense on a élevé un superbe bronze sur la place de Chêne-Bourg; et dans quelles conditions s'est achevée cette oeuvre grandiose? Dans les circonstances les plus tristes, dans la ruine! Et quels ont été les garants de Louis Favre sinon ces capitalistes, ces actionnaires genevois contre lesquels on prononce des paroles si acrimonieuses et qui dans le cas particulier y ont été pour une somme de 8 à 10 millions de francs. Il faut savoir quelque gré à celui qui non seulement a dépensé son argent, mais sa vie au profit de cette grande oeuvre du Gothard.

On nous dit que l'on préfère l'abaissement des cantons à celui de la Confédération. On m'oppose là un argument que je n'ai certes pas invoqué contre les motifs soutenus par les centralisateurs. Je constate, et les paroles prononcées par l'honorable préopinant m'autorisent à le faire, que le fond de leur raisonnement aboutit tout simplement à la suppression des

cantons en tant qu'organisations politiques et administratives. Je me suis placé, quant à moi, sur le terrain de l'administration de la Confédération et des cantons, du partage des responsabilités engagées dans la gestion des chemins de fer; plus vous conciliez les intérêts de la Confédération et ceux des cantons, plus vous serez sûrs de la sanction populaire.

Il ne faut pas me prêter des paroles que je n'ai pas prononcées et quand j'affirme que je suis partisan convaincu de la nationalisation des chemins de fer, je ne permets à personne de douter de la sincérité de

mes paroles. Mais je répète que, dans ma pensée, jamais l'idée du rachat des chemins de fer n'aurait dû se lier à l'égorgement des actionnaires que le projet consacre et à la mainmise sur les administrations cantonales. Toutefois je le répète, à la double condition que les intérêts de la Confédération et des cantons fussent sauvegardés et que personne ne fût lésé, j'aurais donné mon vote au rachat des chemins de fer.

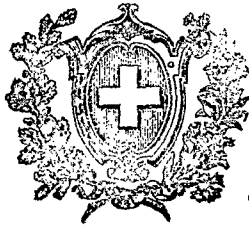
Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.06.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	677-726
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 807

Amtliches  
stenographisches Bülletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 36

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 30. Juni 1897, nachmittags 4 Uhr. — Séance du 30 juin 1897, à 4 heures de relevée.

Vorsitz: } Hr. Raschein.  
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung der Detailberatung. — Suite de la discussion article par article.  
(Siehe Seite 677 hievor. — Voir page 677 ci-devant.)

#### Oberleitung der Verwaltung.

##### Art. 13.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Sie werden mir wohl dankbar sein, wenn ich nach der Diskussion von heute Morgen die Berichterstattung so kurz als möglich halte.

Wir beantragen Ihnen, bei Art. 13, unter A, Ziffer 2, statt «die Beschlussfassung betreffend den Bau neuer und die Uebernahme bestehender Linien, unter Vorbehalt des Referendums» zu sagen: «der Erlass von Gesetzen betreffend den Erwerb oder Bau von Eisenbahnen». Ferner stellen wir Ihnen den Antrag, die Ziffer 3 «die Wahl von 11 Mitgliedern des Verwaltungsrates» zu streichen, indem wir vorgesehen haben, dass der Verwaltungsrat durch den Bundesrat, die Kantone und die Kreiseisenbahnräte gewählt werden soll.

Unter B beantragen wir Ihnen zu sagen: «2. die Wahl: a. von 25 Mitgliedern des Verwaltungsrates; b. der Mitglieder der Generaldirektion; c. von je 4 Mitgliedern der Kreiseisenbahnräte. 3. Die Genehmigung der Wahl der Mitglieder der Kreisdirektionen.» Die Kommissionsminderheit beantragt Ihnen, bei 2b zu sagen: «Die Genehmigung der Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates» indem sie bekanntlich vorschlägt, dass die Mitglieder der Generaldirektion vom Verwaltungsrat zu wählen seien. Ferner beantragt sie die Streichung von lit. c betreffend die Wahl von je 4 Mitgliedern der Kreiseisenbahnräte.

Wir haben uns über diese Neuerungen bereits heute Morgen ausgesprochen, mit Ausnahme von lit. c. Ich will mich einer weitem Begründung der Anträge der Kommission enthalten. Nur was die Wahl von je 4 Mitgliedern betrifft, so möchte ich

betonen, dass ich, indem wir den Kreiseisenbahnräten die Genehmigung des Budget und eine Ausgabenkompetenz von Fr. 50,000 zukommen lassen, es als selbstverständlich betrachten, dass der Bund da auch seine Vertreter haben müsse. Denn es ist Bundesgeld, über welches hier verfügt wird. Wir wollen die Sache einmal umkehren. Wir wollen annehmen, der Bund masse sich an, sich in eine kantonale Verwaltung, z. B. bei einer Kantonalbank, einzumischen und schreibe vor, dass da eine Bundesbehörde geschaffen werde. Ich stelle mir vor, welcher Lärm sich da erheben und wie man von Vergewaltigung schreien würde. Was dem einen recht ist, ist dem andern billig, und ich betrachte es als selbstverständlich, dass der Bund durch 4 Mitglieder vertreten sei. Die Kantone haben dann immer noch eine Dreiviertelmehrheit.

Wirz: Ich habe bei meinem heutigen Votum erklärt, dass ich Sie bei der Detailberatung nicht mehr lange hinhalte. Ich wollte darum auch in vorgerückter Stunde heute nicht mehr replizieren. Ich will aber diesen Anlass benützen, um gegen einige Vorhalte mich mit ganz wenigen Worten zu verteidigen. Wenn der Herr Chef des Eisenbahndepartements der Kommissionsminderheit den Vorwurf machte, sie wolle die Bahnen den Kantonen überliefern und der Eidgenossenschaft entziehen, so liegt die beste Widerlegung dieses Vorwurfes darin, dass die Kommission einmütig dem Bundesrat die Wahl von 25 Mitgliedern des Verwaltungsrates überlässt. Dieser Vorwurf trifft sonach entweder die ganze Kommission oder dann auch nicht deren Minderheit.

Und sind denn die von den Kantonen gewählten Mitglieder nicht auch gute Eidgenossen? Und wenn die Kantone nicht fähig sind, einen brauchbaren Verwaltungsrat zu wählen, so soll man dem Bundesrate auch das Wahlrecht der Ständeräte übertragen. Und wenn man sagt, die Bahnen werden mit Bundesgeld gekauft, so sage ich: sie werden gekauft mit dem Gelde des Schweizervolkes. Ich kenne laut Art. 1 der Bundesverfassung zwischen dem Volk der 22 Kantone und dem Schweizervolke keinen Unterschied.

Wenn der Herr Berichterstatter der Kommission mir imputierte, ich ziehe die Langsamkeit der Eisenbahnzüge den Schnellzügen vor, so sage ich einfach, dass ich von ihm ein grösseres Mass parlamentarischer Kollegialität erwartet hätte. Ich weiss gut genug, dass die Schnellzüge für eine rasche Personen- und Sachbeförderung ein dringendes Bedürfnis sind. Dagegen stehe ich mit meiner Behauptung nur auf dem Boden eines der ersten Fachmänner, des Herrn Stoll, dass mit Rücksicht auf die Landbevölkerung ein erheblicher Teil der Personenzüge auf allen oder fast allen Stationen halten soll. Was hat sonst das Landvolk von den Eisenbahnen? Unsere Eisenbahnen haben eben das gesamte Land und nicht nur auf unabsehbare Strecken den internationalen Verkehr grosser Städte zu bedienen. Mein Grundsatz ist, Schnellzüge müssen mit gewöhnlichen Zügen und mit Güterzügen in normalem, rationellem Masse wechseln. Wer mich deshalb des Unsinns zeihet, mit dem rechne ich nicht weiter, es fehlt mir das Selbstbewusstsein, dass ich gegen Windmühlen kämpfen oder mit Millionen, wie einst Peter der Grosse mit Scepter und Kronen, spielen kann.

Ich wollte übrigens auch in der Kommission die Kreiseisenbahnräte nicht einfach dem Einfluss des Bundesrats entziehen, sondern ich stellte den eventuellen Antrag, der Bundesrat solle je zwei Mitglieder in die Kreisverwaltungsräte wählen. Ich liess mich nämlich dabei von der Ansicht leiten, dass die Kantone auch vernünftige Männer wählen, was heute allerdings mit Rücksicht auf Obwalden des entschiedensten bestritten wurde (Heiterkeit), und so dann liess ich mich von der weitem Erwägung leiten, dass die Kreiseisenbahnräte mehr nur eine begutachtende Stellung haben und dass das Schwergewicht in den Kreisdirektionen liege. Es will mir auch gar nicht einleuchten, dass unter Umständen in den Wahlen des Bundesrats das Mittel zu einem politischen Korrektiv gefunden werden sollte. Das wäre dann allerdings eine vollends unwürdige Stellung und eine eigentliche Kuratel der betreffenden Kantone. Die Kontinuität und Einheit der Verwaltung und die notwendige Orientierung über die technischen und finanziellen Fragen kann zweifellos genügend gewahrt sein durch die Mitglieder der Kreisdirektionen und durch zwei Abgeordnete des Bundesrates. Uebrigens ist in meinen Augen die Zusammensetzung der Kreiseisenbahnräte als ein einheitliches Traktandum zu behandeln, und ich stelle darum den Antrag, Ziffer 2, litt. c, zurückzulegen bis zur Behandlung von Art. 29.

**Leumann:** Unterm 25. Juni habe ich den Antrag eingereicht, in Art. 13 zu sagen: «B. Dem Bundesrat: 2. die Wahl von 17 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 24). 3. Die Genehmigung der Wahlen

der Mitglieder der Generaldirektion (Art. 28) und der Kreisdirektionen (Art. 34)».

Was die Ziffer 2 anbelangt, so habe ich die Zahl von 17 Mitgliedern dem Entwurf des Bundesrates entsprechend gewählt, und ich erkläre hiemit, dass ich mit der Abänderung der Kommission, welche diese Zahl auf 25 erhöht hat, einverstanden bin.

Der Ziffer 3 lag der Gedanke zu Grunde, dass die Generaldirektion nicht, wie im Entwurf vorgesehen, durch den Bundesrat, sondern durch den Verwaltungsrat zu wählen sei und dem Bundesrat nur die Bestätigung der Wahl zustehen soll. Dieser Antrag deckt sich beinahe wörtlich mit dem heutigen Antrag der Kommissionsminderheit. Ich sehe mich jedoch veranlasst, bei der gänzlich veränderten Situation diesen Antrag nicht mehr aufrecht zu erhalten. Nach dem ursprünglichen Entwurf war der Einfluss des Bundesrates auf die Staatsbahnen ein ungleich grösserer als bei dem jetzt vorliegenden Entwurf. Deshalb war namentlich in Handels- und Industriekreisen die Ansicht ziemlich allgemein, dass die Wahl der Generaldirektion nicht dem Bundesrat, sondern dem Verwaltungsrat zustehen soll, indem man erwartete, dass der letztere sich nicht, wie man vom Bundesrat befürchtete, von politischen, sondern ausschliesslich von praktischen Rücksichten leiten lassen werde. Durch den neuen Entwurf ist die Situation aber eine andere geworden. Wir haben statt des grossen eidgenössischen Eisenbahnrates 5 lokale Kreiseisenbahnräte, die eine gewisse partikularistische Rolle spielen, nach den Anträgen der Minderheit der Kommission sogar allmächtig werden in ihrem Rayon. Auch im Verwaltungsrat werden nach den Anträgen der Kommissionsmehrheit mehr als die Hälfte der Mitglieder nicht von den Bundesbehörden gewählt. Der Einfluss des Bundes ist so bedeutend reduziert worden, dass es jetzt geradezu als notwendig erscheint, durch Ueberlassung der Wahl der obersten Spitze der Verwaltung, der Generaldirektion, an den Bundesrat, ein Aequivalent zu schaffen. Aus diesem Grunde ziehe ich meinen Antrag zu Ziffer 3 zurück.

Ich benutze den Anlass, um darauf aufmerksam zu machen, dass der Antrag, den ich zu Art. 24 gestellt habe, nunmehr, da die Organisation auf eine ganz andere Grundlage gestellt ist, von selbst dahinfällt.

**M. Gavard:** J'avais déposé un amendement portant sur deux points qui concernent l'article en discussion. Evidemment il tombe devant les nouvelles propositions de la minorité de la commission. Il me sera permis cependant d'insister sur l'importance qu'il y a, au point de vue de la décentralisation, à ce que la nomination des membres de la direction générale soit faite par le conseil d'administration sous réserve de la ratification du conseil fédéral.

On nous a opposé ce matin la raison politique et M. Zemp a rappelé avec énergie que le conseil fédéral avait formé le projet de mettre l'organisation administrative des chemins de fer complètement à l'abri de toute ingérence ou influence politique.

Me sera-t-il permis de demander pour quelle raison la nomination de la direction générale par le conseil d'administration obéirait à une influence politique? Dans le conseil d'administration la Confédération sera

représentée non seulement par 25 membres à sa nomination, mais aussi par les délégués des grands cantons où l'on ne peut nier que l'influence fédérale rencontre beaucoup des sympathies.

J'attache une importance très grande à cette proposition qui n'est pas intervenue dans la discussion comme une surprise, puisque je l'ai présentée dès les premières séances à mes collègues de la commission. Elle reposait sur cette considération essentielle que, si nous voulons donner de sérieuses garanties au peuple, il faut permettre au conseil d'administration de nommer les directeurs généraux, et créer une sorte de dualisme économique et technique entre le conseil d'administration qui aura des compétences étendues et la direction générale sur laquelle reposera toute la responsabilité technique.

Il y a un intérêt majeur pour la nationalisation au point de vue de la sauvegarde des intérêts en présence, à ce qu'il existe une certaine connexité, un lien de fait et de droit entre l'autorité législative des chemins de fer, soit le conseil d'administration et l'autorité exécutive qui sera la direction générale.

Je tiens bien à dire ici que mon but, en soutenant cette proposition, est d'éviter les conflits de compétence et d'attributions. Et je le déclare franchement: je préférerais voir le rachat s'effectuer sous l'influence d'un intérêt politique élevé, si je puis m'exprimer ainsi, plutôt que sous la prédominance accordée à l'influence bureaucratique qui s'exerce autour du département des chemins de fer et dont on peut constater l'œuvre et la trace dans la préparation du message et dans l'expertise qui en forme la base financière.

Ce que nous redoutons, c'est la bureaucratie fédérale, telle qu'elle est constituée, cette bureaucratie envahissante et insatiable dont les efforts tendent toujours plus à s'emparer de certains départements. Nous la redoutons parce qu'elle est irresponsable, parce qu'elle inspire au peuple une appréhension dont la proposition de M. Blumer est le meilleur témoignage. Nous ne voulons pas de l'ingérence de cette bureaucratie dans les affaires des chemins de fer. Nous préférons en remettre le soin au conseil d'administration, autorité impartiale, composée d'hommes se rattachant aux diverses branches de l'activité nationale; ainsi composé, il offrira toutes les garanties par le choix des hommes qui seront investis du mandat supérieur de diriger les destinées techniques et économiques de nos chemins de fer. Je me permets d'insister sur cette considération, au risque d'être accusé de faire de la politique. Il convient que ces paroles soient prononcées dans le conseil afin que vous ne soyez pas étonnés plus tard si, dans la campagne engagée contre un projet de loi, qui, sur plusieurs points, ne nous satisfait pas, il est question de l'influence occulte qui se démène, comme nous le savons autour du département fédéral des chemins de fer.

Je voudrais que le conseil des états donnât satisfaction au sentiment qui dicte mes paroles et qui repose, je le crois, sur une vue très nette de la situation.

Il ne s'agit pas ici, comme on l'a dit ce matin, de tout abandonner aux cantons, de substituer l'influence cantonale à la légitime autorité que la Confédération doit posséder sur l'administration des chemins de fer, mais simplement d'établir le partage entre les deux grandes forces qui divisent le pays,

entre les deux pôles de son activité politique et économique. A ce point de vue, ma proposition paraît de nature à satisfaire un grand nombre de citoyens qui, comme je l'ai dit, ont peur d'une recrudescence de l'influence bureaucratique et veulent que, dans un domaine qui doit être soustrait à toute immixtion extérieure, les organes suprêmes de l'administration soient nommés dans des conditions d'impartialité absolue. On ne dira pas que la Confédération sera moins maîtresse des chemins de fer, puisqu'ils constitueront une importante partie de la fortune publique et une sorte d'administration techniquement séparée, mais dépendante en fait des autorités fédérales.

En somme, le conseil fédéral et les chambres seront tout puissants, puisqu'ils arrêteront le budget, approuveront les comptes, puisque le conseil fédéral élaborera les réglemens d'exécution, puisque les lois destinées à l'achat de nouvelles lignes de chemins de fer devront être édictées par l'assemblée fédérale, et puisque, enfin le conseil fédéral aura le droit, et il en usera, soyez-en sûrs, de surveiller et de contrôler le fonctionnement des services du trafic et de divers rouages par l'intermédiaire d'inspecteurs spéciaux.

Voilà certes des compétences assez étendues, et je vous le demande encore avant de terminer, que craignez-vous, en accordant au conseil d'administration la compétence que je réclame? Pensez-vous qu'il nommera membres de la direction générale des hommes qui ne seraient pas «*persona grata*» auprès du conseil fédéral, et dont la nomination impliquerait une sorte de conflit latent, permanent, avec l'autorité supérieure? Non, n'est-ce pas? Mais il faut que les spécialistes placés à la tête de la direction générale possèdent la confiance du conseil d'administration aussi bien que celle du conseil fédéral.

Je vous recommande par conséquent de voter les propositions de la minorité de la commission.

**M. Robert:** En ce qui concerne la nomination de la direction générale, la vérité me paraît être entre les deux propositions de M. Gavard et de la majorité de la commission. Donner simplement au conseil fédéral le droit de ratification d'une nomination faite par le conseil d'administration, c'est un droit trop restreint, et d'autre part, je ne comprendrais pas que le conseil supérieur d'administration n'eût rien à voir dans le choix de la direction générale.

Le plus logique serait de dire que le conseil d'administration aura un droit de double proposition dans les limites de laquelle le conseil fédéral procéderait aux nominations. On trouverait dans ce système la coordination qui manque actuellement.

On a dit que le débat était circonscrit aux propositions actuelles, c'est pour cela que je n'ai pas voulu en formuler une nouvelle, on a fait observer que de l'idée que j'émetts résulteraient des conflits; cette pensée ne m'aurait pas arrêté, car il s'en produirait aussi dans les autres systèmes et du reste dans une matière comme celle qui nous occupe, le désir d'éviter les conflits ne doit pas être l'unique pensée du législateur.

J'ai tenu à présenter quand même cette observation, parce que je désire qu'il en soit pris note

au bulletin sténographique, afin que si ce système valait quelque chose, il put être étudié par ceux qui examineront en second débat le mode de nomination de la direction générale, qui est un point essentiel. Pour le moment, je ne vois pas dans les systèmes proposés le lien, la coordination qui doivent exister et qui me semblent faire défaut d'un côté comme de l'autre.

**Bundesrat Zemp:** Ich will nicht unterlassen, zu wiederholen, dass nach dem Dafürhalten des Bundesrates in dieser Frage ein Hauptentscheid fallen muss, nämlich der Entscheid darüber, ob wirklich von einer Verstaatlichung der Bahnen die Rede sein kann. Wir haben, wie zur Genüge nachgewiesen worden ist, den Schwerpunkt der Verwaltung in die Hände der Kantone gelegt. Es bleibt für den Bundesrat nichts anderes übrig als die Prüfung des Budget, die Prüfung der Rechnung und des Geschäftsberichtes und nun nach dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit allerdings auch noch die Wahl der Generaldirektion. Das letztere ist der einzige Akt, durch welchen ein Recht des Bundesrates in Bezug auf die Verwaltung der Bundesbahnen wirksam gemacht werden soll. Nun soll sowohl nach dem Antrag des Herrn Gavard als nach dem Antrag des Herrn Robert auch dieses Recht gekürzt werden. Ich finde — auch hier spreche ich nichts neues aus — es sei inkonsequent und nicht annehmbar, dass man die Verwaltung eines so bedeutenden Unternehmens in die Hand von Behörden lege, die dafür nicht verantwortlich sind, und dass man den Bundesbehörden, die man für die gesamte Geschäftsführung verantwortlich macht, die Mitwirkung bei der Geschäftsführung nehme. Das sind Verhältnisse, die nicht bestehen können.

Herr Gavard sagt, das sei Bürokratie, wenn der Bundesrat fünf Generaldirektoren wähle. Ja was verstehen Sie denn eigentlich unter Bürokratie? In einem geordneten Wesen wird es immer so kommen, dass Wahlen zur Besetzung von Beamten getroffen werden müssen und das ist eine bürokratische Aktion. Jedenfalls ist das aber keine gefährliche Bürokratie. Ich erblicke in dem Antrage des Herrn Gavard nichts anderes, als ein ausgesprochenes Misstrauensvotum gegenüber dem Bundesrat. Der Ständerat mag darüber entscheiden, ob er diese Willensrichtung aussprechen will.

Ich glaube, wir haben hier einen Hauptentscheid und später bei der Frage der Kreiseisenbahnrate eine zweite wichtige Entscheidung zu treffen. Das andere, das in den Anträgen der Kommission noch beigefügt wird, ist ja im Grunde nicht mehr streitig.

**M. Python:** Je crois que la minorité de la commission se rallierait à la proposition de M. Robert, c'est-à-dire que la nomination des membres de la direction générale serait faite par le conseil fédéral sur une double présentation du conseil d'administration.

#### Abstimmung. — Votation.

Die Ordnungsmotion des Herrn Wirz, litt. c erst bei Art. 29 zu erledigen, wird mit 19 gegen 19 Stimmen und dem Stichentscheid des Präsidenten abgelehrt.

(La motion d'ordre de M. Wirz, de ne liquider la lettre c qu'à l'art. 29 est écartée par la voix du président départageant entre 19 suffrages de part et d'autre.)

**Präsident:** Es ist noch über den Antrag des Herrn Robert abzustimmen, der in litt. b. des Antrages der Kommissionsmehrheit beifügen will: «auf einen doppelten Vorschlag des Verwaltungsrates».

**Scheurer:** Ich möchte Herrn Robert fragen, wie der Antrag zu verstehen ist. Soll der Doppelvorschlag verbindlich sein oder nicht?

**M. Robert:** Il est clair que si la double proposition du conseil d'administration ne lie pas le conseil fédéral, celle-ci n'a plus qu'une portée excessivement faible. J'aurais désiré que la question put être examinée par notre commission. Dans ma pensée le choix du conseil fédéral devrait se faire parmi les personnes proposées par le conseil d'administration, sans quoi le droit de présentation de celui-ci serait purement illusoire, cela saute aux yeux; la situation serait même plus mauvaise que si aucun droit semblable n'avait été consenti, car des nominations faites par le conseil fédéral, en dehors des propositions du conseil d'administration auraient l'apparence d'une déclaration de guerre; or nous ne cherchons pas à créer un dualisme, mais un lien qui me paraît manquer sur ce point entre l'autorité exécutive fédérale et l'autorité supérieure des chemins de fer.

Sauf cela, je suis d'ailleurs généralement d'accord avec les propositions de conciliation que notre commission vient de nous apporter.

In der Abstimmung erklärt sich der Rat mit 21 gegen 20 Stimmen, in Ablehnung des Antrages des Herrn Robert, für die von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Fassung.

Hierauf wird in eventueller Abstimmung mit 24 gegen 16 Stimmen bestimmt, dass der Bundesrat je vier Mitglieder der Kreiseisenbahnrate zu wählen habe, statt je 2, wie von Herrn Wirz vorgeschlagen wurde.

Dieser Beschluss wird in definitiver Abstimmung gegenüber dem Streichungsantrag der Kommissionsminderheit mit 24 gegen 11 Stimmen aufrecht erhalten.

Der Antrag der Kommissionsmehrheit zu Art. 13 ist somit unverändert angenommen worden.

(Au vote, la rédaction de la majorité l'emporte sur celle de M. Robert par 21 voix contre 20.

Puis il est décidé éventuellement, par 24 voix contre 16 que le conseil fédéral nommera 4 membres de chaque conseil d'arrondissement, de préférence à 2 comme l'avait proposé M. Wirz.

Cette décision est maintenue définitivement, par 24 voix contre 11 qui adhèrent à la suppression proposée par la minorité.

L'art. 13 est donc adopté en tous points tel qu'il a été proposé par la majorité de la commission.)

*Eisenbahnrat.*

**Präsident:** Die Kommission beantragt diesen Abschnitt zu streichen. Wird ein Gegenantrag gestellt? — Es ist dies nicht der Fall, die Streichung ist beschlossen.

**Einteilung des Bahnnetzes.**

*Art. 14.*

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Der Art. 14 handelt von der Einteilung des Bahnnetzes und wird voraussichtlich einer ziemlich langen Diskussion rufen.

In erster Linie muss ich bemerken, dass das zweite Lemma des Art. 14 nach dem Antrag des Bundesrates natürlich gestrichen werden muss, indem die Kommission Ihnen vorschlägt, dass die Umschreibung der Eisenbahnkreise nicht mehr Sache der Vollziehungsverordnung des Bundesrates, sondern Sache eines Bundesbeschlusses sein müsse.

Der Bundesrat beantragt eine Dreiteilung des Bahnnetzes in einen westlichen, mittleren und östlichen Eisenbahnkreis. Vom rein eisenbahntechnischen Standpunkt aus betrachtet, wäre diese Einteilung offenbar die vollkommen richtige.

Sehen wir zunächst, wie diese Kreiseinteilung im Ausland vorgenommen ist und zwar zuerst bei den französischen Bahnen. Die französische Ostbahn umfasst ein Netz von 4810 km und ist in 7 Kreise von durchschnittlich 680 km eingeteilt. Die französische Nordbahn mit 3639 km ist in 8 Kreise von durchschnittlich 460 km eingeteilt. Dabei sind die Güter- und Rangierbahnhöfe in Paris, die einen besonderen Kreis bilden, nicht inbegriffen. Bei den preussischen Bahnen, welche 26,000 km umfassen, bestehen 20 Direktionen, welche aber den Charakter von Generaldirektionen haben. Sie stehen direkt unter dem Eisenbahnministerium. Diese Direktionen sind dann wieder in Kreise eingeteilt, welche im Durchschnitt circa 350 km umfassen. Die Einteilung der preussischen Bahnen passt natürlich nicht auf unsere Verhältnisse. Unsern Verhältnissen kommen die bairischen Bahnen am nächsten. Die bairischen Bahnen umfassen ein Netz von 5000 km mit einer Generaldirektion in München und 10 Kreisverwaltungen, Oberbauämtern, welche je einen Kreis von circa 500 km umfassen.

Je mehr Kreise wir vorsehen, desto komplizierter und kostspieliger wird natürlich der Verwaltungsapparat werden. Es geht uns aber hier, wie mit vielen andern Fragen. Es kann sich nicht nur darum handeln, das theoretisch Richtige anzustreben und dann ganz sicher damit durchzufallen, sondern bestehende Traditionen und Interessen zu schonen und so einen Fortschritt zu erreichen. Bis dahin hatten die Städte Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen eine Eisenbahndirektion. Nach dem Antrag des Bundesrates sollten Basel und St. Gallen geopfert werden. Bern erhielt an Stelle einer Kreisdirektion die Generaldirektion.

Darüber ist nun in den betreffenden Städten eine grosse Aufregung entstanden.

Für die bedrohten Interessen der Stadt Basel wehrte sich in erster Linie der Regierungsrat dieses Kantons in einer Eingabe an die Bundesversammlung. In dieser Eingabe wird geschrieben: «Basel ist eine der grössten Handelsstädte der Schweiz; der Verkehr des Platzes ist ein ausserordentlich reger, umfassender und vielgestaltiger; namentlich die hier in grosser Ausdehnung betriebenen Speditionsgeschäfte stehen mit den Eisenbahnen in beständigen und wichtigen Beziehungen. Diese Stellung Basels im Handel, wobei es sich um Verbindungen sowohl mit dem Inland als mit dem Ausland handelt, verdankt ihre hohe Bedeutung der Lage der Stadt. Diese Lage hat schon in früherer Zeit in ausnahmsweise starkem Masse zur Hebung und Kräftigung des baslerischen Verkehrs beigetragen; ihre Bedeutung ist auch durch das Entstehen der Eisenbahnen nicht beeinträchtigt worden. Basel hat auch heute noch den Charakter eines Eingangstores der Schweiz, da zu beiden Seiten des Rheines grosse Haupteisenbahnen des Auslandes hier zusammen treffen, um sodann auf einer Mehrzahl von Linien in die Schweiz weiter geleitet zu werden. Wir verweisen zur nähern Darlegung dieser Verhältnisse auf die beiliegenden Uebersichten. Dem Platze Basel kommt also, um seiner selbst und ausserdem um seiner Lage im internationalen Eisenbahnnetz willen eine hervorragende Bedeutung für die schweizerischen Eisenbahnen zu. Es wäre dieser Bedeutung nur entsprechend und insbesondere auch durch Interesse und Vorteil der schweizerischen Eisenbahnen selbst gefordert, einen Teil der Eisenbahnverwaltung in Basel zu lokalisieren». Ich will Sie mit dieser Eingabe nicht länger belästigen. In einer besonderen Beilage wird eine Uebersicht über die Verkehrsverhältnisse in der Stadt Basel gegeben. Daraus geht hervor, dass die Einnahmen des Centralbahnhofes im Jahre 1895 nicht weniger als Fr. 18,980,547, diejenigen des badischen Bahnhofes Fr. 5,640,011, zusammen also beinahe 25 Millionen betragen haben, während z. B. die Einnahmen des Bahnhofes Bern sich insgesamt nur auf Fr. 3,756,289, also etwa den siebenten Teil derjenigen von Basel belaufen haben. Das gleiche Verhältnis besteht ungefähr auch in Bezug auf den Bahnhof Luzern.

Auch St. Gallen wehrt sich für seine Interessen. Es liegt uns eine Eingabe des Gemeinderates, des kaufmännischen Direktoriums, des Gewerbevereins, der Bankvereinigung, des Ortsverwaltungsrates, des Industrievereins, des Handwerksmeistervers, und des Verkehrsvereins der Stadt St. Gallen vor. Diese Vereine drücken sich unter anderm folgendermassen aus: «Vorab berufen wir uns auf den Besitzstand. Die Vereinigten Schweizerbahnen sind mit schweren Opfern, namentlich von Seite der Stadt St. Gallen, erbaut worden, und es wäre doch wohl ein bedrückendes Gefühl, dafür mit der Degradierung zu einer blossen Durchgangsstation belohnt zu werden. Die Verwaltung der Union Suisse hat uns St. Gallen in keiner Weise verwöhnt; ihre Stellung als Vertreterin einer Privataktiengesellschaft und als schwer bedrängte Konkurrentin der mächtigen Nordostbahn hat sie mehr als genug in Widerspruch mit den Wünschen des verkehrtreibenden Publikums von St. Gallen und Umgebung gesetzt und mussten Verbesserungen jeweilen zähe erkämpft werden;



aber darüber ist keine Frage, dass man den jetzigen Zustand einer Centralisation vorzieht, die alles vorzuziehen. Die Frage würde sich etwas anders präsentieren, wenn St. Gallen sich um einen Sitz, den es nicht besass, bewerben würde, wiewohl auch dann die Bemerkung wohl erlaubt wäre, ob die fünfte Stadt des Landes nach der Bevölkerung und die vierte nach der Verkehrsbedeutung von einer Centralanstalt überhaupt und immer ausgeschlossen sein solle. Bei manchen Dingen liegt es in der Natur der Sache, dass solche Einrichtungen nicht an der Grenzeliegen können; bei einer Eisenbahnverwaltung, wo es auf Abstände von 100 Kilometern nicht ankommt, dürfte von keinerlei Notwendigkeit mit Grund gesprochen werden, die die Aufhebung einer bestehenden Institution rechtfertigt. Es wird dann auf die materiellen Nachteile bei Wegfall eines Direktionssitzes hingewiesen und fortgefahren: «Aber ganz abgesehen von diesen materiellen Nachteilen bedeutet der Wegfall der Eisenbahnverwaltung für die Stadt St. Gallen den Verlust eines Stückes ihrer Eigenart, ihrer Anziehungskraft für den Fremdenverkehr, überhaupt den Verlust ihrer Bedeutung in eisenbahnpolitischer Hinsicht.»

Auch von Bern liegt eine Zuschrift vor, eine Eingabe des Regierungsrates des Kantons Bern. Da wird unter anderm folgendes gesagt: «Mit der Vermehrung der Kreise, wie wir solche in den vorstehenden Ausführungen vorschlagen und wie sie sich aus allgemein praktischen Gründen rechtfertigt, würde dann die weitere uns speciell interessierende Frage, ob auch Bern Sitz einer Kreisdirektion sein soll, wohl von selbst ihre Lösung finden. Auf diesen Punkt müssen wir nämlich das allergrösste Gewicht legen. Nach Ihrem Gesetzesentwurf soll Bern Sitz der Generaldirektion werden. Dies dürfte allgemein schon deshalb als selbstverständlich betrachtet werden, weil die Verwaltung der Bundesbahnen einen wichtigen Bestandteil der Bundesverwaltung ausmacht und daher aus praktischen Gründen am besten an den Sitz dieser letztern verlegt wird. Die Centralverwaltung wird nun aber nur durch die Kreisdirektionen mit dem Publikum verkehren und so würde, wenn Bern nicht zugleich auch Kreisdirektionssitz wäre, das gewiss unnatürliche Verhältnis eintreten, dass die Behörden der Bundesstadt, sowie des grössten Kantons über Luzern, eventuell Lausanne mit der Centralverwaltung der Eisenbahnen in Bern verkehren müssten. Ein solches Verhältnis ist für Bern unannehmbar. Das Bernervolk hat von jeher für die Schaffung eines die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse seines Landes befriedigenden Bahnnetzes grosse Opfer gebracht und erst in neuester Zeit Beschlüsse gefasst, welche geeignet sind, dieses Netz in rationeller Weise auszubauen.» Für Bern wehrte sich in der Kommission auch noch das bernische Mitglied Herr Ritschard. Derselbe hat aber kein gutes Geschäft gemacht.

Man sieht, wie sehr die verschiedenen Städte und Kantone für möglichste Decentralisation und möglichst gleichmässige Verteilung nicht nur der Lasten, sondern auch der Vorteile, welche aus den Bundesbahnen resultieren, eintreten. Die Kommission findet nun, es gehe nicht an, dass Bern, das ja so wie so von der Bundessonne mehr als andere Bundesglieder beschienen wird, neben der Generaldirektion, welche diese Stadt ohne Zweifel ganz bedeutend heben wird, auch noch ein Kreisdirektions-

sitz zugestanden werde. Dagegen war die Kommission einstimmig dafür, dem Verlangen von Baselstadt und St. Gallen zu entsprechen.

Wie Zürich auf industriellem Gebiet, so nimmt Basel auf dem Gebiet des Handels unzweifelhaft den ersten Rang in unserm Lande ein. Das geht aus den Zahlen, die ich Ihnen vorhin mitgeteilt habe, hervor. Der Einwand, Basel liege an der Peripherie des schweizerischen Bahnnetzes, ist absolut nicht stichhaltig. Die Stadt Paris, welche die Eisenbahndirektionen aller französischen Bahnen umfasst, liegt auch an der Peripherie aller dieser Netze und es hat sich daraus nie ein Uebelstand ergeben. Zudem kann nach der Ansicht der Kommission der Kreis Basel ganz rationell ergänzt werden. Wir haben nämlich die Ansicht, dass der Kreis Lausanne, namentlich wenn der Simplondurchstich einmal realisiert ist, gegenüber den andern Kreisen zu gross sein werde. Der Kreis Lausanne wird circa 1000 km umfassen, während der Kreis St. Gallen nur 280 km und die Centralbahn nur 350 km hat. Es entsteht daher die Frage, ob in der Folge nicht eine andere Einteilung, nicht nur auf Grund der Netze der bestehenden Privatgesellschaften, vorgenommen werden soll. So stellen wir uns vor, dass z. B. die Linie Delle-Basel und vielleicht auch Biel-Delsberg an den Kreis Basel zu kommen haben und dass z. B. die Linie Bern-Luzern und auch die Brünigbahn, die eigentlich natürlich nach dem Kreissitz Luzern tendieren, diesem letztern Kreise einverleibt werden.

Etwas ungünstiger liegen die Verhältnisse in Bezug auf die Stadt St. Gallen, indem der Kreis St. Gallen mit seinen 268 km wirklich etwas klein ist. Allein es darf darauf hingewiesen werden, dass es nicht bei der Erwerbung der fünf Hauptbahnen bleiben wird. Es ist meine Ueberzeugung, dass wenn wir einmal mit der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen vorangegangen sind, dann auch die andern Bahnen kommen und wir zu erwägen haben werden, ob wir dieselben nicht auch ins Bundesbahnnetz einbegreifen sollen. So werden in der Folge die Kreisdirektionssitze von selbst eine grössere Bedeutung bekommen, als sie heute haben. Im übrigen wird auch zu erwägen sein, ob nicht gewisse Teile der N. O. B. dem Kreis St. Gallen zugeteilt werden könnten. Ich will mich übrigens nicht in weitere Kombinationen einlassen, indem die Umschreibung der einzelnen Kreise später ja durch einen Bundesbeschluss geordnet werden soll.

Ich beantrage Ihnen, den Art. 14, wie er von der Kommission vorgeschlagen wird, anzunehmen.

**Scheurer:** Die Eingabe des Regierungsrates des Kantons Bern, in welcher die Verlegung eines Kreisdirektionssitzes in die Stadt Bern verlangt wird, wurde verfasst, als nur die Vorlage des Bundesrates und der Vorschlag, drei Eisenbahnkreise zu bilden, bekannt war. In dieser Eingabe ist auseinandergesetzt worden, dass man die Dreiteilung nicht für passend halte. Es passe besser, wenn eine grössere Anzahl von Kreisen geschaffen werde, was dann auch ermögliche, Bern einen Kreissitz zuzuteilen. In der Kommission hat diese Eingabe insoweit Glück gehabt, als die Kommission die Zahl der Kreise wirklich vermehrt hat, leider nur auf fünf

und nicht auf sechs. Dass St. Gallen und Basel einen Kreissitz bekommen würden, haben wir auch in Bern zum vornherein angenommen, indem wir der Ansicht waren, dass in dieser Angelegenheit keine berechtigten Interessen verletzt werden dürfen und die bisherigen Direktionssitze soviel als möglich beibehalten werden sollen. Basel und St. Gallen haben nun von der Kommission einen Direktionssitz erhalten. Weniger Glück hat der Antrag, der von dem Vertreter Berns in der Kommission gestellt worden ist, gehabt, auch Bern zu berücksichtigen, auch Bern nicht zu depossedieren, sondern ihm wenigstens dasjenige zu lassen, was es bis jetzt gehabt hat. Wie ich vernommen habe, ist dieser Antrag doch nicht so ganz ohne Glück gestellt worden, denn es haben ihm auch andere Leute als nur Berner gestimmt, sogar Vertreter solcher Kantone, von denen ich es gar nicht erwartet hätte, unter denen sich auch Herr Python befand. Die Gründe, welche uns dafür zu sprechen scheinen, dass auch Bern einen Kreisdirektionssitz erhalte, sind in der Eingabe auseinandergesetzt und ich möchte noch folgendes beifügen.

Ich darf wohl, ohne auf Widerspruch zu stossen, behaupten, dass es gerade der Kanton Bern ist, der in Bezug auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen seit Jahrzehnten das Meiste geleistet und das meiste dazu beigetragen hat, dass diese Idee im Schweizerland je länger je mehr Anklang gefunden hat. Bern hat in dieser Richtung bereits vor 40 Jahren die grössten Anstrengungen gemacht, zu einer Zeit, als die Eisenbahngesellschaften noch allmächtig waren und mit souveräner Verachtung alle Wünsche des Landes und der Bevölkerung abwiesen und auch in der kantonalen und in der eidgenössischen Politik einen überaus grossen, oftmals sogar unheilvollen Einfluss ausübten. Bern hat die Ostwestbahn angekauft, die gegründet worden ist mit dem Bestreben, dem übermächtigen Einfluss der Eisenbahnbarone entgegenzutreten und dabei verkrachte. Im Verlauf der Jahre, in den Wechselfällen, die da eingetreten sind und unter denen der bekannte Krach der Bern-Luzernbahn eine Hauptepisode bildet, hat Bern unentwegt fortgearbeitet, und das alles mit dem Hauptzweck, einerseits den vernachlässigten Gegenden Eisenbahnen zu verschaffen und andererseits das Beispiel einer Staatsbahnverwaltung zu geben und der grossen Idee, dass demaleinst der Bund die Eisenbahnen verstaatliche, vorzuarbeiten. Selbst dann, als der Kanton Bern mit der bekannten Fusion der Jura-Bern-Luzernbahn mit der Suisse-Occidentale und dem Verkauf der Bern-Luzernbahn seine frühere Eisenbahnpolitik abschloss, war das der Hauptzweck, welcher ihn dabei geleitet hat. Das ist in den bezüglichen Verhandlungen des Grossen Rates des Kantons Bern und in der Botschaft an das Bernervolk ganz ausdrücklich betont worden und in dem Beschluss, welchen der Grosse Rat bei Genehmigung des Fusionsvertrages fasste, ist ausdrücklich gesagt, dass der Grosse Rat ermächtigt werde, den Verkauf vorzunehmen, dass aber dem Bund das Vorkaufsrecht gewahrt bleibe, von dem der Bund bekanntlich dann auch Gebrauch gemacht hat.

Man sagt uns, der Kanton Bern habe mit seiner berühmten Eisenbahnpolitik ein gutes Geschäft gemacht. Das ist nun richtig und nicht richtig. Das Geschäft, das der Staat Bern gemacht hat, war ein

relativ gutes; aber trotzdem hat er für seine Eisenbahnpolitik doch sehr grosse Opfer gebracht. Er hat wohl die Kapitalien, die er in die Eisenbahnen gesteckt hatte, zurückerhalten, aber die grossen Defizite, die er während eines Jahrzehnts oder noch länger gemacht hat, hat ihm niemand ersetzt. Infolge der Staatseisenbahnen sind im Kanton Bern Defizite bis zu einer Million und mehr in einem Jahre eingetreten und die finanzielle Lage des Kantons hat sich infolge seiner Eisenbahnpolitik so gestaltet, dass man genötigt war, die Vermögenssteuer um  $\frac{1}{2}$  ‰ und die Einkommenssteuer um 75 Rappen vom Hundert zu erhöhen. Die Gesamtsumme dieser Defizite beläuft sich vielleicht auf 10 Millionen. Ich habe das hier vorbringen wollen, um der landläufigen Ansicht entgegenzutreten, dass der Kanton Bern da eigentlich ohne Schaden und ohne Opfer davon gekommen sei.

Der Kanton Bern ist bereit, noch weitere schwere Opfer zu bringen, um einerseits das kantonale Eisenbahnnetz zu erweitern und um andererseits auch wiederum der Verstaatlichung durch den Bund vorzuarbeiten. Es ist durchaus nicht richtig, dass, wie Herr von Arx gesagt hat, bei diesem Anlass im Grossen Rat geäussert worden sei und dass die Absicht bestanden habe, vorläufig auf Rechnung des Staates Eisenbahnen zu bauen, um sie dann dem Bunde zu verkaufen und dass die Sache so aufzufassen sei, als mache der Staat Bern nur einen vorläufigen Vorschuss. Man weiss wohl, dass da auch wieder grosse Opfer gebracht werden müssen und dass für einen grossen Teil der Linien, wenn sie einmal vom Bunde angekauft werden sollten, wahrscheinlich eine volle Entschädigung nicht stattfinden wird.

Alle diese Opfer hat das Volk des Kantons Bern gebracht. Es hat zur Verwirklichung seiner Eisenbahnpolitik, wie Herr Marti einmal ausgesprochen hat, ungezählte Millionen, ohne mit den Wimpern zu zucken, den Behörden zur Verfügung gestellt.

Angesichts solcher Dienste, die der Kanton Bern der Verstaatlichung der Eisenbahnen durch den Bund unwiderleglich gebracht hat, hat man billigerweise verlangen und erwarten können, dass dieser Kanton bei der Organisation der neuen Bundesbahnverwaltung in einem angemessenen Masse berücksichtigt und dass der Kanton Bern zu einem Eisenbahnkreis formiert werde, zu dem er ja alle Faktoren und Elemente mitbringt. Der Kanton Bern ist gross genug, um einen eigenen Eisenbahnkreis zu bilden. Er besitzt bereits auch in Eisenbahnsachen eine eigene Zusammengehörigkeit. Das bernische Eisenbahnnetz ist schon jetzt so gross, dass es mit seinen 300 km, die es jetzt besitzt und zu denen im Verlauf der Jahre noch weitere 100 km kommen werden, den andern in Aussicht genommenen Kreisnetzen wohl zur Seite gestellt werden darf.

Es ist aber noch ein weiterer Grund, der uns den Wunsch aufgedrängt hat, dass Bern einen Kreisdirektionssitz erhalte. Denn wenn Bern nicht der Sitz einer solchen Direktion wird, so wird sein Gebiet in eisenbahnpolitischer Beziehung zerrissen werden. Man hat bereits gehört, dass man wahrscheinlich die Linien des Jura nach Basel verlegen, einen Teil der bernischen Eisenbahnen dem Kreis Luzern und den Rest dem Kreis Lausanne zuteilen werde. Das gäbe eine Zersplitterung des Kantons Bern und das ist für uns ein Umstand von grosser

Tragweite, wie ich Ihnen mit wenigen Worten begrifflich zu machen suchen will.

Bei der Begründung des neuen Bundes im Jahre 1815 ist dem Kanton Bern ein ganz neues Gebiet mit einer ganz neuen Bevölkerung einverleibt worden: der Jura, der grösste Teil des ehemaligen Bistums Basel. Dieser Landesteil hat früher unter einer besondern Regierung und Herrschaft gelebt. Er wurde von Frankreich annexiert, gehörte während 15—20 Jahren zum französischen Staat und hat französische Gesetzgebung angenommen und annehmen müssen. Mit der Zuteilung dieses Gebietes hat Bern die Aufgabe übernommen, dasselbe zu nationalisieren und assimilieren. Das war eine schwere Aufgabe. Das Land war nach seinen Sitten, Gewohnheiten und Gesetzen ganz fremd und durch die französische Verwaltung soviel als ruiniert. Ich glaube, dass der Kanton Bern die übernommene Aufgabe ziemlich gut gelöst hat und wahrscheinlich der einzige Kanton in der Schweiz war, welcher diese Aufgabe zu erfüllen im stande war. Wir haben seit 80 Jahren zusammengeliebt. Oftmals ist es nicht ganz friedlich gegangen. Mitunter hat es Zwistigkeiten gegeben. Die Ehe, die da eingegangen wurde, war nicht aus gegenseitiger Neigung geschlossen worden, sondern war eine mehr oder weniger aufgezwungene. So hat man sich erst an einander gewöhnen müssen. Die gegenseitigen guten Eigenschaften hat man anerkennen und die übeln übersehen lernen müssen. So ist man dahin gelangt, dass wir auf den heutigen Tag soviel als einen einheitlichen Kanton haben, dass wir wirklich einen Kanton Bern und ein Bernervolk, das sich auch auf den neuen Kantonsteil erstreckt, besitzen. Ich glaube, das sei auch für die Eidgenossenschaft kein Nachteil. Denn wir sind einmal so in der Schweiz, dass man, bevor man ein guter Eidgenosse sein kann, ein guter Berner, Urner, Freiburger sein muss. So hat man die Jurassier erst zu guten Bernern machen müssen, bevor sie gute Schweizer werden konnten. Wie gesagt, diese Assimilation ist bis auf einen kleinen Rest vor sich gegangen. Es bestehen allerdings auch heute noch Gesetze, die nur im Jura in Geltung sind und die ein Datum des französischen republikanischen Kalenders tragen. Allein der Rest von gesetzgeberischen Eigenheiten des Jura, wo noch eine Trennung existiert, soll aufgehoben werden. So soll der Kanton Bern, hoffentlich noch in diesem Jahre, durch ein neues Armengesetz auch in dieser für ihn wichtigen Materie vereinigt werden. Sie werden begreifen, wie wenig es zu unsern politischen Einrichtungen und Bestrebungen im Kanton passt, wenn man im gleichen Moment, wo man die Hand an die Vollen- dung der Vereinheitlichung unseres Kantons legt, der Bund kommt und den Kanton wieder auseinander- reisst. Das ist ein Hauptgrund, warum wir wünschen, auch in Eisenbahnsachen bei einander bleiben zu können und nicht durch die Bundesgesetzgebung einer neuen Trennung, namentlich zwischen dem alten Kanton und dem Jura, unterworfen zu werden.

Ich muss aber doch bekennen — und ich glaube, Herr Ritschard werde mit mir gleicher Ansicht sein — dass, so wie die Dinge nun liegen und mit Rücksicht auf das Stadium, in das die Beratung des vorliegenden Gesetzes gelangt ist, es unsern patriotischen Gefühlen widerspricht, Anträge, so begründet sie auch sein mögen, zu stellen, die nur unsere schwere Aufgabe noch erschweren können. Wir,

die wir schon seit langer Zeit und in überzeugter Weise nach dem Ziele gestrebt haben, das heute in grosse Nähe gerückt ist, wollen nicht dazu beitragen, der Erreichung dieses Zieles Schwierigkeiten zu bereiten, was der Fall sein würde, wenn der Antrag auf Bildung eines weitem Kreisdirektions- sitzes in Bern aufrecht erhalten würde. Zwar haben wir den Auftrag unserer Regierung; aber die Verhältnisse haben sich inzwischen etwas geändert und in dem Dilemma, in dem wir uns befinden, ziehen wir vor, dem patriotischen Gefühle Rechnung tragend, auf den gestellten Antrag zu verzichten. Wenn wir nicht im Sinne unseres Volkes handeln würden, so giebt es dann noch Gelegenheit genug, um im andern Rate, wo der Kanton Bern, wie Sie wissen, etwas stärker vertreten ist als hier, die Ansprüche Berns geltend zu machen.

Ich möchte nur noch darauf hinweisen, dass es überhaupt eine Frage ist, ob man Bern ganz einfach in dieser Art und Weise depossedieren und ihm seinen Verwaltungssitz wegnehmen kann. Denn Bern ist gegenwärtig nicht infolge der Statuten der betreffenden Gesellschaft, die man leicht von heute auf morgen abändern kann, Sitz einer Eisenbahn- direktion, sondern es ist es infolge einer vertrag- lichen Auseinandersetzung zwischen dem Kanton Bern als Eigentümer der Bern-Luzernbahn einerseits und der fusionierten neuen Gesellschaft der J. S. andererseits. Ich fühle mich nicht veranlasst, diese Frage hier aufzuwerfen, sondern ich will dieselbe nur nebenbei berühren und davon absehen, eine all- fällige Rechtsverwahrung einzureichen.

Wenn die Vertreter Berns aber diese Haltung einnehmen und dieses Opfer bringen, so geschieht es unter einer bestimmten Voraussetzung, nämlich der, dass die Organisation der Bundesbahnen, wie sie von der Mehrheit der Kommission vorgeschlagen wird und die wir noch zu beraten haben, ihrem Haupt- inhalt nach auch wirklich angenommen werde, dass also der Sitz der Generaldirektion nach Bern komme und dass die Generaldirektion ungefähr mit den vorgesehenen Machtbefugnissen ausgerüstet sei und dass man nicht etwa den Sitz der General- direktion in Bern lasse, aber dann alle Befugnisse derselben reduziere und schliesslich ein inhaltloses Ding daraus mache, eine Behörde, die hoch oben in den Wolken schwebt, die aber auf die Verwaltung der Bundesbahnen keinen oder einen nur sehr ge- ringen Einfluss ausübt.

Ein anderer Vorbehalt ist folgender. Herr von Arx hat gesagt, dass die ganze Angelegenheit zwei Seiten habe, eine ideale und eine materielle. Es handle sich zunächst darum, ein politisches Ideal zu er- reichen, nämlich das Ideal, die Bahnen in der Hand des Bundes zu vereinigen. Daneben habe die Sache eine materielle Seite, wo die Interessen der ver- schiedenen Landesgegenden und Städte auf einander platzen und wo es unmöglich sei, jedermann zu be- friedigen. Dass die Interessen von Bern nicht nach Wunsch befriedigt werden, ist richtig. Allein das müssen wir vorläufig mit in den Kauf nehmen. Wenn aber das politische Ideal nicht erreicht werden soll, wenn das, was das Bernervolk von jeher angestrebt hat, die Verstaatlichung der Bahnen in der Hand des Bundes, nicht verwirklicht werden soll, sondern wenn nach gewissen Anträgen, die gestellt worden sind, die Eisenbahnen an die Kantone überliefert werden sollen, dann sind wir hingegen nicht dabei.

Wenn dieses Ideal, das uns seit langem vorgeschwebt hat, ausgelöscht werden und einer Karrikatur Platz machen soll, dann wird der Kanton Bern trotz seiner alten Anhänglichkeit an die Staatsbahn gegen die Vorlage sein. Das wäre der Fall, wenn die Anträge der Kommissionsminderheit angenommen würden. Der Bund würde kalt gestellt, und es würde einfach eine kantonale Wirtschaft geben. Was man durch die Verlegung des Schwergewichts in die Kantone angeblich vermeiden will, nämlich die Unabhängigkeit der Bahnverwaltung von politischen Einflüssen, würde nach meiner Ueberzeugung im Gegenteil gerade erreicht. Je mehr die Kantone hineinregieren, desto mehr Politik wird hineinkommen. Der Unterschied wäre nur der, dass statt eines geringern politischen Einflusses ein viel grösserer Einfluss kleiner und kleinster persönlicher Politik in die Verwaltung hineinkäme. Das wäre geradezu die Negation der Grundsätze der Verfassung von 1874 und für die Zukunft der Eidgenossenschaft höchst gefährlich.

Den Vorbehalt müssen wir also machen, dass aus den Bundesbahnen wirklich eine Einrichtung entstehe, wie sie der Bundesrat und auch die Kommissionsmehrheit beabsichtigt. Wenn Sie allenfalls aus der ganzen Sache einen Wechselbalg machen wollen, wie es von gewisser Seite gewünscht wird, so wird unser Volk in seiner grossen Mehrheit nicht zu Gevatter stehen.

Ich habe geglaubt, diese Erklärung abgeben zu sollen. Aus den angeführten Gründen und unter den genannten Voraussetzungen wird von den Vertretern Berns darauf verzichtet, zu Art. 14 einen Ergänzungsantrag zu stellen in dem Sinne, dass auch Bern zum Sitz einer Kreisdirektion ernannt werde.

**Stössel:** Das eben abgegebene Votum, dessen Patriotismus ich durchaus nicht bestreite, ist an verschiedene Rechtsvorbehalte und andere Voraussetzungen geknüpft, von denen man ganz genau nicht weiss, ob wir sie erfüllen können. Ich glaube daher, wir sollten beschliessen, den Art. 14 bis nach Behandlung des Art. 23, welcher von dem Sitz der Generaldirektion handelt, zurückzulegen. Es ist freilich vorgesehen, dass Bern diesen Sitz erhalte, und es ist ja ganz wohl möglich, dass dem so so sein wird. Aber ich glaube, es sei richtiger, wenn wir die Entscheidung über den Sitz der Generaldirektion vorausgehen lassen. Der Vorschlag der Kommission beruht auch auf der Supposition, dass derjenige Ort, welcher den Sitz der Generaldirektion erhält, nicht zugleich Sitz einer Kreisdirektion sei. Wenn nun Bern nicht der Sitz der Generaldirektion würde, so glaube ich auch, dass Bern mindestens Sitz einer Kreisdirektion sein sollte. Es scheint mir also, es wäre angemessener, den Art. 14 zurückzulegen, bis über den Art. 23 entschieden ist.

Wenn Sie diesen Ordnungsantrag ablehnen sollten, stelle ich den Antrag, der Art. 14 solle lauten: «Das Bundesbahnnetz wird in Kreise eingeteilt, deren Zahl und Umschreibung durch Bundesbeschluss festzustellen ist». Die Kommission beantragt Ihnen, in Art. 29 die Umschreibung der Kreise einem Bundesbeschluss vorzubehalten. Ich glaube, auch die Festsetzung der Zahl der Kreise könne füglich einem Bundesbeschluss vorbehalten werden und das nämliche könnte auch mit dem Sitz der Generaldirektion

geschehen. Wir streiten uns im Voraus über diese Dinge, während wir noch gar nicht wissen, wie die Rückkaufsfrage entschieden werden wird. Wir haben noch reichlich Zeit, uns mit diesen Dingen zu befassen, wenn wir einmal über die Erledigung der Rückkaufsfrage volle Klarheit haben. Aus diesem Grunde stelle ich eventuell den genannten Antrag.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen beantragen, den Art. 14 definitiv zu bereinigen. Wenn der Art. 23, welcher vom Sitz der Generaldirektion handelt, eine Fassung bekommen sollte, welche wir nicht wünschen, wenn also Zürich Sitz der Generaldirektion werden sollte, so betrachte ich es als ganz selbstverständlich, dass wir dann auf Art. 14 zurückkommen. Das wird dann Sache des Rates sein. Denn es geht ja nicht an, dass wir Bern, den grössten Kanton der Schweiz und ein bedeutendes Centrum, ganz umgehen, sonst wird das gesamte Bernervolk wie ein Mann gegen die Vorlage stimmen.

Sodann möchte ich Sie auch bitten, den eventuellen Antrag des Herrn Stössel zu verwerfen. Denn diese Unsicherheit, die wir bezüglich des Landesmuseums hatten, wollen wir nicht wieder haben, und diesen Streit um den Generaldirektionssitz wollen wir nicht auf ein Jahr hinaus oder noch mehr verlängern, sondern wir wollen die Sache jetzt bereinigen. Ich habe übrigens die Meinung, dass, wenn wir die Angelegenheit jetzt nicht bereinigen, wir der Vorlage sehr schaden. Alle diejenigen Orte, welche sich um den Sitz einer Kreisdirektion bewerben, werden vorziehen, das Sichere statt des Unsicheren zu haben. Das ist der Fall für Basel, St. Gallen und vielleicht auch Luzern. Ich möchte Sie sehr davor warnen, den eventuellen Antrag des Herrn Stössel anzunehmen.

**Blumer (Zürich):** Was den eventuellen Antrag des Herrn Stössel anbelangt, so will ich meinerseits an demselben nicht festhalten, dagegen meinen Kollegen Herrn Stössel um so kräftiger darin unterstützen, dass der Sitz der Generaldirektion zusammen mit dem Sitz der Kreisdirektionen behandelt werde. Bern hat in nobler und entgegenkommender Weise in dem Votum des Herrn Scheurer darauf verzichtet, auf das Verlangen, welches ursprünglich in der Kommission von Herrn Ritschard geltend gemacht worden ist, Bern einen Kreisdirektionssitz zuzuteilen, zurückzukommen. Dagegen sind noch die Eingaben von Luzern und Basel da, welche ebenfalls die Generaldirektion verlangen. Wenn Sie hier den Art. 14 bereinigen, so ist die Frage auch für Basel und Luzern präjudiziert. Ich bin daher vollständig mit Herrn Stössel einverstanden, dass man die Sache nicht jetzt bereinigen und dann später eventuell darauf zurückkommen soll.

Wir Zürcher sind bescheiden und sind es immer gewesen (Heiterkeit). Wir verlangen nur das eine oder das andere, nicht beides zusammen. Geben Sie uns die Generaldirektion und Bern eine Kreisdirektion, dann ist der ganze Streit geschlichtet und die Sache erledigt. Aber dass Zürich von der Bewerbung um den Generaldirektionssitz zurücktreten und ein

anderer Platz zwei Direktionen haben soll, das, meine Herren, können Sie bei aller Bescheidenheit, die uns auszeichnet (Heiterkeit), nicht verlangen. Also unterstütze ich den Antrag des Herrn Stössel, dass die Sache zusammen behandelt werden soll.

Es ist ganz richtig, dass in der Kommission, wie Herr Scheurer angeführt hat, Bern auch von anderer Seite, von Herrn Python — mit a bissele Lieb' und a bissele Treu' — als Sitz der Generaldirektion und einer Kreisdirektion unterstützt worden ist, und auch Herr Wirz hat dafür gestimmt, aber gesagt, er behalte sich vor, auch für Sarnen eine Kreisdirektion zu verlangen (Heiterkeit).

Diese Dinge deuten doch darauf hin, dass die Sache heute behandelt werden soll. Allerdings halte ich es für richtiger, dass man zuerst den Sitz der Generaldirektion und dann denjenigen der Kreisdirektionen bestimme. Niemand wird wohl wünschen, dass ein Ort die Generaldirektion und eine Kreisdirektion habe, und darum müssen Sie das Wichtigere, die Generaldirektion, zuerst behandeln.

Abstimmung — Votation.

Mit 21 gegen 19 Stimmen wird der Ordnungsantrag des Herrn Stössel angenommen.

(Par 21 voix contre 19, la motion d'ordre de M. Stössel est adoptée.)

Organe der Verwaltung.

Art. 15.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 16.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Ich habe Sie diesen Morgen mit dem Art. 15 bereits vertraut gemacht und habe meinen Ausführungen nichts mehr beizufügen.

Bei Lemma 2 stelle ich den persönlichen Antrag, zu sagen: « . . . nachdem die Kantone und die Kreiseisenbahnräte die ihnen obliegenden . . . », also dem Antrag der Kommission die Worte «und die Kreisräte» zuzufügen.

Wirz: Ich will Sie nicht hinhalten. Ich möchte nur zur redaktionellen Verdeutlichung in Lemma 1 zwei ganz unschuldige Worte beifügen und sagen: «25 durch die Kantone und Halbkantone».

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Ich bin mit dem Antrag des Herrn Ständerat Wirz einverstanden.

M. Python: Je ne me rends pas très bien compte de l'adjonction de M. le président, je ne vois pas pour quelle raison le conseil fédéral attendra que les cantons et les conseils d'arrondissement aient fait leurs nominations pour faire les siennes?

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Sie haben aus den Ausführungen des Herrn Blumer gehört, dass man sich im ganzen Lande namentlich darüber beklagte, dass diese Räte zu wenig Vertreter der Industrie, des Handels, des Gewerbes, der Landwirtschaft u. s. w. wählen würden. Voraussichtlich werden auch die Kantone politische Vertreter, Regierungsräte, in den Verwaltungsrat wählen. Es ist daher gut, wenn der Bundesrat von den durch die Kantone getroffenen Wahlen Kenntnis hat, damit er den Verwaltungsrat in richtiger Weise ergänzen und Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft ihren Anteil an der Besetzung des Verwaltungsrates geben kann.

Ich möchte Ihnen diesen Zusatz angelegentlich empfehlen.

Abstimmung. — Votation.

Der Artikel wird mit den von den Herren von Arx und Wirz beantragten Aenderungen ohne Widerspruch angenommen.

(L'art. 16, amendé par MM. von Arx et Wirz, est adopté sans opposition.)

Art. 17.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Nachdem wir die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion dem Bundesrat überwiesen haben, bestehen in Art. 17 nur zwei kleine Differenzen mit der Minderheit der Kommission. Dieselbe beantragt nämlich bei Ziffer 5 Streichung der Worte «in wichtigen Fragen» und bei Ziffer 11 Streichung der Worte «- und Lieferungs» (verträgen).

Ich muss die Verteidigung dieser Anträge der Minderheit der Kommission überlassen.

M. Python: La minorité de la commission propose de supprimer les mots «dans les cas importants» . . . , et de laisser les dispositions réglementaires au conseil d'administration. La majorité de la commission supprime les mots: «dans les cas importants» après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer et l'on veut dire: «l'élaboration des dispositions réglementaires dans les cas importants».

Il y a quelque chose qui n'est pas clair; le conseil fédéral a un règlement d'exécution et ici on parle d'élaboration de dispositions réglementaires! Desquelles? Je n'en sais rien. Plus tard c'est la direction générale qui a à élaborer des règlements; il y a donc ici quelque chose qui n'est pas clair. La proposition de la commission est une simple modification de rédaction.

Il reste maintenant la grosse question de la nomination des membres des conseils d'arrondissement; voulons-nous la discuter maintenant ou plus tard?

von Arx: Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich stelle den Ordnungsantrag, die Frage der Wahl der Kreisdirektionen beim Kapitel der Kreisräte zu behandeln.

Die Ordnungsmotion des Herrn von Arx wird ohne Widerspruch angenommen.

(La motion d'ordre de M. von Arx est adoptée sans opposition.)

**M. Python:** J'ai une observation personnelle à faire au sujet de la lettre 4: «la fixation des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises . . . . .»

J'ai fait l'autre jour sans succès la proposition que les tarifs ne pourraient pas être élevés sans faire l'objet d'une loi. Cette proposition ayant été écartée, je reviens à mon idée en l'atténuant; je voudrais que la fixation des règles relatives aux tarifs soit ratifiée par l'assemblée fédérale. Nous ne pouvons pas abandonner toute la question au conseil des chemins de fer ou à la direction générale, il faut que l'assemblée fédérale ait quelque chose à dire et que les taxes de transport soient fixées par une loi. Pour la question importante des tarifs on peut dire que l'assemblée fédérale est mise à la porte des chemins de fer. La question de savoir si l'on appliquera les tarifs par zone et toutes les autres devraient être soumises à l'assemblée fédérale.

Je propose de faire un chiffre 4bis ainsi conçu: «La fixation des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises, sous réserve de la ratification de l'assemblée fédérale».

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich bin damit einverstanden, dass man nach Antrag der Kommissionsminderheit in Ziffer 4 die Worte «in wichtigen Fragen» streiche.

Dagegen muss ich mich mit aller Energie gegen die Annahme des andern Antrages des Herrn Python, in Ziffer 4 die Worte «unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung» beizufügen, wehren. Beschweren Sie die Bundesbahnen nicht mit einem solchen Gewicht, welches denselben absolut unmöglich machen würde, die Tarife mit den fremden Bahnen zu fixieren. Da müssen oft ganz spontane Beschlüsse gefasst werden. Wenn z. B. die Bundesbahnen von Italien eingeladen werden, spezielle Tarife aller Art mit ihm zu vereinbaren, so können sie nicht sagen: wir müssen noch die Ratifikation der Bundesversammlung einholen, sondern solche Vereinbarungen müssen innert kurzer Zeit getroffen werden. Durch die Annahme des Antrages des Herrn Python würden Sie die Sache erschweren und die Interessen der Bundesbahnen würden ganz bedeutend leiden.

**M. Python:** Nous ne nous comprenons pas, il ne s'agit pas de la fixation de tarifs exceptionnels dans le cas présent; d'après l'art. 24 le conseil d'administration se réunit la première semaine des mois de février, avril, juin, août, octobre et décembre, ce n'est donc pas tous les jours. Il s'agit des règles suivant lesquels les tarifs seront établis. Dans ces règles, les tarifs exceptionnels seront prévus; il y aura des règles fixes et la direction générale les appliquera aux cas que vous signalez.

Du reste, si vous n'êtes pas d'accord, je ne veux pas insister.

**Blumer (Zürich):** Ich unterstütze den Antrag des Herrn Kommissionspräsidenten.

Von Seiten der Minderheit der Kommission wird immer der gegenwärtige Zustand im Eisenbahnwesen als der beste auf Erden dargestellt. Heute hat niemand in der Bundesversammlung das Recht, für die Privatbahnen derartige Bestimmungen aufzustellen. Nun soll für die Bundesbahnen, nachdem man für dieselben einen Verwaltungsrat aufgestellt hat, der etwas versteht, auf einmal ein ganz anderes Recht geschaffen werden und die Bundesversammlung viel weiter hineingehen dürfen und müssen, als es bisher der Fall gewesen ist. Ich glaube, wir wollen doch die Bundesversammlung nicht mit Dingen behelligen, von denen sie im grossen ganzen weniger versteht als der Verwaltungsrat, wenn er richtig zusammengesetzt ist, was wir ja jetzt gethan haben.

**M. Python:** Actuellement les tarifs sont fixés par les concessions qui sont approuvées par l'assemblée fédérale.

#### Abstimmung. — Votation.

Der Antrag des Herrn Python, in Ziffer 4 die Worte «in wichtigen Fragen» zu streichen, wird stillschweigend angenommen.

Der Antrag des Herrn Python, bei dieser Ziffer für die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation nebst den reglementarischen Bestimmungen die Genehmigung der Bundesversammlung vorzubehalten, wird mit einer Mehrheit von 24 Stimmen abgelehnt.

(La proposition de M. Python de retrancher du chiffre 4 les mots «dans les cas importants» est adoptée tacitement.

Une proposition de M. Python de réserver, dans ce chiffre, pour la fixation des règles présidant à l'établissement des tarifs et la classification des marchandises, l'approbation de l'assemblée fédérale, est écartée par 24 voix.)

Art. 18.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 19.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 20.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 21.

**Stössel:** Ich beantrage Ihnen die Streichung des letzten Satzes. Ich stelle diesen Antrag nicht nur deswegen, weil Bern als Ort der Abhaltung der Sitzungen genannt wird und dadurch einigermassen

als Sitz der Generaldirektion präjudiziert würde, sondern deshalb, weil ich glaube, dass diese Bestimmung nicht in ein Gesetz hineingehöre. Es ist gewiss vorauszusetzen, dass sie der Verwaltungsrat aus Zweckmässigkeitsgründen da abhält, wo die Generaldirektion sich befindet.

Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag des Herrn Stössel wird mit 22 gegen 16 Stimmen angenommen.

(Par 22 voix contre 16, la proposition de M. Stössel est adoptée.)

Art. 22.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.06.1897 - 16:00
Date	
Data	
Seite	727-738
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 808



Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 37

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 1. Juli 1897, vormittags 8 Uhr. — Séance du 1 juillet 1897, à 8 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung der Detailberatung. — Suite de la discussion article par article.  
(Siehe Seite 727 hievor. — Voir page 727 ci-devant.)

M. Python: J'ai demandé la parole pour une motion d'ordre au sujet de mon postulat qui ne peut pas être traité séparément, mais doit l'être avant la fin de la loi. Je voudrais demander si le conseil acceptera de le discuter maintenant comme je crois qu'il est dans ses intentions de terminer la discussion du projet de loi ce matin?

Präsident: Herr Ständerat Python wünscht zu wissen, ob sein Postulat heute behandelt werde.

M. Python: Je demande si mon postulat sera accepté par le conseil fédéral et si celui-ci pourra y répondre de suite puisque nous devons terminer aujourd'hui.

Bundesrat Zemp: Das Postulat des Herrn Python ist gestern ausgeteilt worden. Ich habe es erst am gestrigen Tage gesehen, der uns vormittags und nachmittags hier beschäftigt hat. Auf eine Anfrage des Herrn Bundespräsidenten, ob heute eine Bundesratssitzung anberaumt werden könne, habe ich ihm zur Antwort geben müssen, dass es nach meiner Meinung nicht möglich sein werde, da der Ständerat sehr wahrscheinlich Vor- und Nachmittags Sitzung haben werde. Demzufolge hat der Herr Bundespräsident auf morgen eine Bundesratssitzung in Aussicht genommen. Das Postulat des Herrn Python konnte daher dem Bundesrat noch nicht vorgelegt werden. Ich bin bereit, den Bundesrat sobald wie möglich zu befragen, welche Instruktion über die Beantwortung des gestellten Postulates er erteilen wolle.

Ich denke, das könne im Laufe des morgigen Tages geschehen.

M. Python: Je remercie le conseil fédéral de sa réponse, mais dans ce cas, je propose de ne pas terminer la discussion de la loi avant que mon postulat ait été traité.

M. Berthoud: Je crois qu'il est d'usage de discuter, après l'adoption d'une loi, les postulats qui s'y rapportent. Il est dans l'ordre logique que la loi soit terminée; il est à supposer que le conseil des états est impatient d'arriver au bout de la discussion actuelle, et je ne vois pas pourquoi l'on ferait une exception en l'honneur du postulat de M. Python, qui n'a donné aucun motif pour faire admettre qu'il doit être discuté en même temps que la loi. Le conseil des états a déjà perdu trop de temps à la discussion de cette infinité de détails pour continuer de même.

Je propose que la demande de M. Python d'interrompre la discussion de la loi soit rejetée.

M. Python: Un mot seulement en réponse à M. Berthoud. Si la discussion s'est prolongée, c'était dans le but d'améliorer la loi et elle l'a été. Le postulat que je propose est en connexité avec la loi dont il doit fixer la portée. Je ne demande pas que l'on interrompe la discussion de la loi, mais seulement que le postulat soit examiné avant que le conseil soit appelé à se prononcer sur l'ensemble de la loi et puisque le conseil fédéral n'a pas pu s'en occuper, je pense qu'il convient d'attendre sa réponse.

**Bundesrat Zemp:** Es thut mir leid, dass ich noch einmal das Wort ergreifen muss. Ich erkläre, dass mir die Anregung des Herrn Perthoud das Richtige zu sein scheint. Herr Python strebt in seinem Postulat eine Erklärung darüber an, welches der Zweck des vorliegenden Gesetzes sei, wenn es in Kraft getreten sein werde. Es ist logisch richtig, dass der Ständerat zuerst das Gesetz fertig stelle; dann erst wird es dem Bundesrat möglich sein, sich im Sinne des Postulates zu erklären. Indes, denke ich, wird es darüber keine grössern Schwierigkeiten geben. Wir werden uns nicht aus formellen Gründen verweigernd benehmen. Ich denke, wir können die Frage, ob das Postulat vor oder nach der Abstimmung behandelt werden soll, bis morgen verschieben. Die weitere Erklärung wird sich von selbst ergeben.

**Präsident:** Ist Herr Python damit einverstanden, dass die Erörterung dieser Frage bis zum Schluss der Vorlage verschoben werde?

**M. Python:** Puisqu'il en est ainsi, je substitue à mon postulat une proposition invitant le conseil des états à déclarer au protocole que le projet de loi sur l'acquisition et sur l'exploitation des chemins de fer en discussion, n'a point pour but et n'aura pas pour conséquence, s'il entre en vigueur, de modifier les clauses et conditions de rachat fixées dans les concessions des chemins de fer.

*Art. 23.*

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Der Art. 23 handelt von der Generaldirektion. Dieselbe soll aus fünf bis sieben Mitgliedern mit einer Amtsdauer von 6 Jahren bestehen. Allen Hauptabteilungen des Eisenbahndienstes soll ein Mitglied der Generaldirektion vorstehen. Die Zahl dieser Hauptabteilungen schon jetzt zu bestimmen, hat offenbar keinen Sinn, indem wir erst die nötigen Erfahrungen sammeln müssen, bevor wir zur definitiven Organisation übergehen. Immerhin darf schon jetzt angenommen werden, dass bei einem so grossen Geschäft, wie die Bundesbahnen sein werden, diese Arbeit eine sehr grosse sein wird. Wir sehen dann auch, dass in Deutschland die Generaldirektion aus zehn bis zwölf Mitgliedern besteht, und zwar deshalb, weil man in Deutschland vorzieht, jeder Dienstabteilung einen Direktor statt eines Abteilungschefs vorzustellen. Dieses System empfiehlt sich im weitern, weil die Generaldirektion als Kollegium sehr grosse Kompetenzen besitzt, so die Vereinbarungen aller Art mit andern Gesellschaften, die Abschlüsse von sehr wichtigen Bau- und Lieferungsverträgen u. s. w. Unsere dormaligen Eisenbahngesellschaften haben Direktionen von drei bis fünf Mitgliedern. Es empfiehlt sich, im Gesetz wenigstens die Möglichkeit vorzusehen, bis zur Zahl sieben zu gehen.

Die Amtsdauer der Mitglieder der Generaldirektion soll sechs Jahre betragen. Es wäre uns damit etwas leichter gemacht, die geeigneten Leute zu finden. Männer mit den Erfahrungen, mit dem umfassenden Wissen und den Specialkenntnissen, welche diese Direktoren haben müssen, sind eben

selten. Dazu kommt noch, dass wir kaum in der Fall kommen werden, so grosse Besoldungen auszusetzen, wie es dormalen bei einzelnen Privatbahnen der Fall ist. Ich glaube nicht, dass wir Besoldungen von Fr. 22,000 auswerfen können, sondern man wird im Maximum auf Fr. 12—15,000 gehen.

Die Kommission glaubt auch, dass es nicht nötig sei, mit der Neuwahl der politischen Behörden alle Beamten neu zu wählen. Das erinnert schon mehr an amerikanische Verhältnisse. Wir haben zwar dieses System bei allen Bundesverwaltungen, und es haben sich bis jetzt keine Uebelstände daraus ergeben. Immerhin glauben wir, es sei besser, wenn wir die Amtsdauer dieser wichtigen Beamten nicht mit der Erneuerung der politischen Behörden zusammenfallen lassen.

Um den Sitz der Generaldirektion bewerben sich die Städte Basel, Luzern, Zürich und Bern. Basel wird in dem Gutachten, welches die Basler Handelskammer an den Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins erstattet hat, als Sitz der Generaldirektion vorgeschlagen. Dieses Gutachten enthält sehr wertvolle Betrachtungen über die Verstaatlichung der Eisenbahnen und kommt zu der Konklusion, die Verstaatlichung zu empfehlen. Was speciell den Sitz der Generaldirektion anbelangt, so enthält dieses Gutachten folgende Ausführungen. Es sagt zunächst, dass man der Durchführung des grossen Werkes der Verstaatlichung keinen schlechtern Dienst habe erweisen können als durch die Aufrüttelung der Generaldirektionssitzfrage. In Basel hätte man geschwiegen, wenn der Sitz Bern verblieben wäre. Man hätte das als natürliche Konsequenz der Centralisationspolitik gelten lassen und sich mit der Zuteilung einer Kreisdirektion begnügt. Sobald aber nicht mehr ausschliesslich auf die bundespolitische Seite der Sache abgestellt würde, sondern sachliche Erwägungen wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Natur für die Frage des Sitzes der Generaldirektion den Ausschlag geben sollten, hätte Basel nicht mit dem Nachweis und mit der Erklärung zurückbleiben dürfen, dass nach diesen Gesichtspunkten Basel als Sitz der Generaldirektion in erster Linie in Betracht fallen müsse. Ausschlaggebend sei die Stärke und die Kompliziertheit des Verkehrs. Es wird dann angeführt, dass im Jahre 1895 in Basel 4,258,370, in Zürich nur 720,540, in Bern sogar nur 226,202 und in Luzern 221,877 Tonnen Güter angekommen und abgegangen seien. Die Zahl der abgegangenen Personen betrage für Basel 2,146,753, für Zürich 2,042,557, für Bern 769,089 und für Luzern 468,900. Also nicht nur Bern und Luzern, sondern auch Zürich stehe hinter Basel weit zurück. Immer und überall aber sei es der bedeutendste Verkehrsplatz eines Landes oder eines Bezirkes, der zum Sitze der Hauptdirektion gewählt werde. Die Schrift verbreitet sich ferner über die ausgezeichnete politische Haltung, welche Basel von jeher eingenommen habe und sagt mit Sperrschrift, die Basler seien eigentlich die besten Eidgenossen. Nun, gute Eidgenossen sind wir ja alle und die Basler jedenfalls die reichsten! Es wird dann für den Fall, dass Basel den Generaldirektionssitz nicht erhalte, vorgeschlagen, auf die Generaldirektion überhaupt zu verzichten. Wir begegnen hier den gleichen Erscheinungen wie bei der Frage des Landesmuseums. Unser verehrter Kollege Herr Gobat beantragte, als der Sitz des Landesmuseums nach

Zürich gekommen war, im Nationalrate, das Landesmuseum überhaupt fallen zu lassen.

Luzern gelangte durch eine Eingabe des Regierungsrates an uns, in welcher gesagt wird: «Es ist eine unbestreitbare Thatsache, dass unser Kantonshauptort, der vor 1848 abwechselungsweise als schweizerischer Vorort selbst Sitz der Bundesbehörden gewesen, seitdem von dem Genusse der Vorteile, die den Kantonshauptorten und den grösseren Gemeindewesen, entsprechend der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Lebens, im Bunde je und je zugewandt worden, ausgeschlossen blieb. Wenn nun diese Thatsache, dass wiederholte Bewerbungen resultatlos waren, bei den Bürgern unserer Kantonshauptstadt das Gefühl erlittenen Unrechts und der Hintansetzung gegenüber andern Bundesgliedern wachgerufen, so ist dies erklärlich. Wir wollen dem gegenüber nicht hervorheben, dass unsere Bevölkerung deswegen nicht minder treu zum Vaterlande und seinen Institutionen hält; das scheint uns selbstverständlich. Allein es dürfte nun doch der Zeitpunkt gekommen sein, dass man jenen weit verbreiteten Gefühlen erlittenen Unrechtes entgegentritt. Dies kann dadurch geschehen, dass Sie dem Gesuche des Stadtrates jene wohlwollende Berücksichtigung schenken, die es verdient.»

Für Zürich wehrt sich die kaufmännische Gesellschaft unter der Führung unseres Kollegen Herrn Nationalrat Wunderly. In einer Zuschrift der kaufmännischen Gesellschaft von Zürich wird auf die kommerzielle und insbesondere auf die industrielle Bedeutung Zürichs hingewiesen. Zürich sei zudem seiner Bevölkerung nach die erste Stadt der Schweiz und werde es immer mehr und mehr. Als Eisenbahncentrum sei es allen übrigen schweizerischen Städten weit voraus, indem nicht weniger als acht verschiedene Linien in Zürich einmünden.

Allein obgleich die Zürcher trotz ihrer traditionellen Bescheidenheit, wie Herr Blumer gesagt hat, hervorheben, dass Zürich sich vor allem als Direktionssitz eignen würde, so empfiehlt Ihnen Ihre Kommission doch, den Sitz der Generaldirektion nach Bern zu verlegen. Bern ist nun einmal Sitz der Bundesverwaltung. Dahin gehört die Oberleitung des in Zukunft wichtigsten Zweiges derselben, nämlich der Bundesbahnen. Bern ist central gelegen und mit Rücksicht auf seine Eisenbahnverbindungen von allen Teilen des Landes am schnellsten erreichbar. Bern — was auch nicht zu unterschätzen ist — liegt an der Grenze unserer beiden Landessprachen. Allerdings steht es, was Industrie, Handel und Gewerbe anbelangt, weit hinter Basel und Zürich zurück. Aber gleichwohl hat man es immer als selbstverständlich betrachtet, dass der Sitz der Generaldirektion nach Bern kommen werde. Sie sehen auch aus der Eingabe von Bern, dass man gar nicht an einen Wettbewerb gedacht hätte, wenn nicht Zürich vorangegangen und Basel und Luzern gefolgt wären.

Ich hoffe, dass wir uns in dieser Frage freundschaftlich verständigen werden. Zu dem Behuf wird es aber notwendig sein, dass die bernische Vertretung eine bündige Erklärung abgibt, dass Bern endgültig auf den Sitz einer Kreisdirektion verzichte. Herr Kollega Scheurer hat uns gestern eine solche Erklärung abgegeben; aber sie war doch sehr verklausuliert. Es hat das — ich muss es dem verehrten Herrn Kollegen von Bern sagen — einen etwas schlechten

Eindruck gemacht. Er hat allerdings gesagt: wir verzichten vorläufig auf den Sitz einer Kreisdirektion, aber im andern Rate, wo die Berner stärker sind als hier, ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, die Sache anders zu gestalten. Die Kommission erwartet von Bern eine definitive Verzichtleistung auf einen Kreisdirektionssitz, indem nicht zugestanden werden kann, dass es die Generaldirektion und eine Kreisdirektion erhalte. Das würde eine grosse Opposition nicht nur in den Räten, sondern auch im Volke hervorrufen. Denn man will nicht nur die Lasten auf das ganze Land gleichmässig verteilen, sondern man wünscht, dass in dieser wichtigen Angelegenheit auch die Vorteile ungefähr gleichmässig über das ganze Land verteilt werden.

Ich wünsche auch deshalb, dass Bern als Sitz der Generaldirektion ernannt werde, weil dann der Streit ein Ende hat. Wenn Sie Basel, Zürich oder Luzern als Sitz der Generaldirektion bestimmen, so wird das in vielen Teilen der Schweiz grossen Widerspruch und Streit hervorbringen, der nach meiner Ueberzeugung auf die Abstimmung über das Gesetz grossen Einfluss haben würde.

Ich empfehle Ihnen warm, dem Antrag der Kommission beizustimmen.

**Scheurer:** Es scheint, dass meine gestrige Erklärung nicht präzise genug gelautet hat oder dass sie nicht richtig aufgefasst worden ist. Ich habe allerdings an meine Erklärung Vorbehalte angeknüpft, nämlich die, dass die Generaldirektion ungefähr so organisiert werde, wie es vorgesehen ist und dass auch im übrigen das Gesetz denjenigen Inhalt beibehalte, wie er nach dem Entwurf lautet. Sollte das nicht der Fall sein, dann — habe ich gesagt — werde man noch Gelegenheit haben, im Nationalrat auf die Sache zurückzukommen. Was die bernische Deputation im Ständerat und namentlich meine Person anbelangt, so gebe ich die bündige Erklärung ab, dass wir nunmehr auf eine Kreisdirektion verzichten und uns damit begnügen, wenn nach dem Vorschlag des Bundesrates und der Kommission der Sitz der Generaldirektion nach Bern kommt. Ich denke, dass diese Erklärung an Deutlichkeit nichts mehr zu wünschen übrig lasse.

**Schumacher:** Der Herr Kommissionsreferent hat bereits erwähnt, dass eine Eingabe der Stadt Luzern vorliegt, die verlangt, dass Luzern als Sitz der Generaldirektion bezeichnet werde. Die Eingabe wird vom Regierungsrat des Kantons Luzern angelegentlich befürwortet. Ich erlaube mir, in meiner Stellung in der kantonalen Verwaltung und als Bürger der Stadt Luzern die Eingabe des Stadtrates Ihnen mit wenigen Worten zu empfehlen.

Es ist Ihnen bekannt, welche Stellung Luzern bis zum Jahre 1848 eingenommen hat. Neben Zürich und Bern war es eidgenössischer Vorort und als solcher zeitweiliger Sitz der Bundesbehörden. Bei der neuen Regelung vom Jahre 1848 ist diese Stellung verloren gegangen. Wie Zürich hat es zu Gunsten Berns zurücktreten müssen. Zürich ist im Lauf der Zeit wenigstens teilweise für diesen Verzicht entschädigt worden. Es hat die technische

Hochschule und das Landesmuseum erhalten. Luzern hat sich wiederholt um den Sitz eidgenössischer Institute beworben, so für das Bundesgericht, das Landesmuseum und die milchwirtschaftliche Versuchsstation; aber es hat immer den kürzeren gezogen und hinter Lausanne, Zürich und Bern zurücktreten müssen, obschon die Opfer, welche Luzern zu bringen bereit war, sich wohl sehen liessen neben den Leistungen, welche die Konkurrenten Luzerns auf sich nahmen. Es erscheint mir deshalb die Erwartung um so gerechtfertigter, dass Luzern diesmal nicht so ohne weiteres übergangen werde.

Luzern ist gegenwärtig der Sitz der Gotthardbahnverwaltung — beiläufig bemerkt, einer Musterverwaltung, welche auch den schweizerischen Staatsbahnen als Vorbild dienen kann. Um den Sitz der Gotthardbahnverwaltung zu erhalten, haben die Stadt und der Kanton s. Z. namhafte Opfer in Form von Subventionen im Betrag von mehreren Millionen gebracht, und die Stadt hat ihren schönsten Platz am Nationalquai der Gotthardbahn unentgeltlich abgetreten. Wir sind vor keinen Opfern zurückgescheut, um uns die ideellen und materiellen Vorteile zu sichern, die mit einer so ausgedehnten Verwaltung verbunden sind. Nach dem Entwurf wird nun die selbständige Eisenbahnverwaltung durch eine blosse Kreisdirektion ersetzt. Ich glaube allerdings, dass das Netz, welches dieser Kreisdirektion untersteht, sich ungefähr mit dem gegenwärtigen Netz der Gotthardbahn decken wird, ja dass noch einzelne andere Stücke, wie die Linien Bern-Luzern, Olten-Luzern, vielleicht die Brünigbahn u. s. w. hinzukommen werden. In dieser Richtung wird also eine Schmälerung nicht eintreten, dagegen in einer andern Richtung. Sie haben eine ganze Menge von Kompetenzen, welche bisher die selbständigen Eisenbahnverwaltungen hatten, von den Kreisdirektionen abgelöst und der Generaldirektion übertragen. Wenn nun Luzern als Ersatz für die Gotthardbahnverwaltung nur eine Kreisdirektion erhält, so erhält es keinen vollen Ersatz und muss eben auch bei der Eisenbahnverstaatlichung den kürzern ziehen. Es wird wenigstens in materieller Beziehung geschädigt werden.

Ich glaube nicht, dass etwa eisenbahntechnische Gründe gegen die Bewerbung Luzerns aufgeführt werden können. Man hat gestern geltend gemacht, der politische Einfluss solle von den Bundesbahnen ferngehalten werden. Das beste Mittel hiefür ist, dass man die Generaldirektion der schweizerischen Staatsbahnen auch räumlich den politischen Behörden der übrigen Bundesverwaltung entrückt. Gerade von diesem Standpunkt aus kann die Bewerbung Luzerns wohl ins Auge gefasst werden. Ich glaube, dass überhaupt für den Sitz der Generaldirektion nur zwei Punkte wesentlich in Betracht fallen können, nämlich einmal der, dass der betreffende Ort central gelegen sei und dann der, dass die Verbindungen möglichst gute seien. Das trifft in vollem Masse für Luzern zu, und ich stelle deshalb den Antrag, es sei Luzern als Sitz der Generaldirektion der schweizerischen Staatsbahnen zu bezeichnen.

**Stössel:** Es ist begreiflich, dass in dem Bestreben, die ganze Materie möglichst zu ordnen, der Bundesrat und die Kommission sowohl die Kreiseinteilung

als den Sitz der Generaldirektion durch das Gesetz zu erledigen wünschten. Allein es scheint mir, dass man bei richtiger Würdigung der Verhältnisse besser gethan hätte, diese Fragen hinauszuschieben, indem es nicht nur unnötig ist, dieselben jetzt schon zu entscheiden, sondern indem nach meiner Ueberzeugung die Entscheidung derselben für den Hauptentscheid über den Rückkauf geradezu nachteilig ist. Sie haben den deutlichen Beweis dafür darin, dass sofort nachdem der Bundesrat die drei Kreise vorgeschlagen hatte, in Basel und St. Gallen eine grosse Aufregung entstand. Die Kommission hat sich bereits genötigt gesehen, durch die Hinzufügung zweier weiterer Kreise Basel und St. Gallen zu beruhigen. Aehnlich verhält sich die Sache mit dem Sitz der Generaldirektion. Auch da befinden sich mehrere Kantone oder Städte in Konkurrenz. Es scheint mir, Lemma 3 und 4 des Art. 28 sollten gestrichen und einfach der Satz angenommen werden: Ein Bundesbeschluss wird den Sitz der Generaldirektion bestimmen. Wir haben ja, nachdem der Hauptentscheid gefallen sein wird, reichlich Zeit, diese Sitzfrage zu erledigen, und ich kann mir, wenn es auch behauptet werden sollte, doch nicht recht denken, dass jemand dadurch, dass seinem Kanton durch das Gesetz der Sitz der Generaldirektion oder ein Kreisdirektionssitz garantiert wird, sich bewegen liesse, in der Hauptfrage anders als sonst zu stimmen. Wenn man solche lokale Interessen über die Hauptfrage stellen würde, dann wäre es überhaupt besser, die Rückkaufsfrage zu verschieben, bis man findet, dass dieselbe doch einen höhern Rang einnehme, als solche lokale Interessen. Was Zürich anbelangt, so wird Ihr heutiger Entscheid — möge er ausfallen, wie er wolle — jedenfalls keinen Einfluss auf die Haltung bei der Abstimmung ausüben. Wie gesagt, ich beantrage Ihnen in erster Linie, Lemma 3 durch den Satz zu ersetzen: «Ein Bundesbeschluss — oder wenn Sie wollen, ein Gesetz — wird den Sitz der Generaldirektion bestimmen». Lemma 4 kann in diesem Fall natürlich weggelassen werden.

Wenn dieser Antrag unterliegen sollte, so erlaube ich mir allerdings vorzuschlagen, Lemma 3 solle lauten: «Der Sitz der Generaldirektion ist in Zürich» und Lemma 4 sei konform dem Lemma 3 zu gestalten. Es liegt allerdings keine Eingabe des zürcherischen Regierungsrates vor. Allein, wenn die Frage jetzt entschieden werden soll, so finden die zürcherischen Vertreter, namentlich auch im Nationalrate, wo sie ebenfalls wie die bernischen Vertreter zahlreicher sind als hier, dass die zürcherische Bevölkerung es nicht verstehen würde, wenn Zürich nicht vorgeschlagen würde. Die Ansprüche aller übrigen Bewerber in allen Ehren, wird es jedenfalls niemand in der Schweiz auffallend finden, wenn Zürich den Sitz der Generaldirektion verlangt. Mit der Verlegung des Generaldirektionssitzes ausserhalb der Bundesstadt würde, wie bereits von Herrn Schumacher ausgeführt worden ist, der Gedanke, dass die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen soviel wie möglich vom politischen Einfluss ferngehalten werden soll, gewiss einen prägnanten Ausdruck finden.

Von Basel wird allerdings erklärt, es könne sich, wenn der Sitz der Generaldirektion nicht in Bern sei, nur um Basel oder Zürich handeln und mit weit grösserem Recht trete Basel als Bewerber auf,

weil es einen viel grössern Verkehr als Zürich habe. Um dies zu beweisen, werden in dem Memorial des Handels- und Industrievereins Zahlen aufgeführt, die allerdings etwas merkwürdig sind. Basel ist gewiss das grosse Eingangsthor für den Warenverkehr in der Schweiz. Basel ist die Hauptgrenzzollstätte, während Zürich im Innern des Landes liegt. Ein grosser Teil des Verkehrs, welcher nach Zürich geht, geht über Basel ein und wird Basel aufgerechnet. Ebenso ist es mit dem Export. Das gleiche gilt auch für andere Orte der Schweiz. Das ist also eine Aufrechnung, die nur solchen Personen imponieren kann, welche die Zahlen nicht zu würdigen verstehen. Ich glaube, die Thatsache ist doch notorisch, dass Zürich die grösste Handels- und Industriestadt der Schweiz ist. Diese Thatsache findet in der eidgenössischen Post- und Eisenbahnstatistik ihre Bestätigung. Zürich ist auch ein vorzüglicher Knotenpunkt im internen Verkehr, was Basel nicht ist. Ueberzeugt, dass die Generaldirektion sich nicht leicht anderswo besser als in Zürich befinde, bitte ich Sie, als Sitz der Generaldirektion Zürich zu bezeichnen.

Ich beantrage Ihnen noch, wenn Sie dazu gelangen sollten, heute den Entscheid zu treffen, dass über den Sitz der Generaldirektion geheime Abstimmung stattfindet. Denn ich glaube, dass es nicht gerade nötig sei, dass man in Bern mit Fingern auf diejenigen Vertreter zeige, welche allenfalls nicht für Bern stimmen.

**Scherrer:** Es ist in der Eisenbahnrückkaufdebatte ziemlich viel von freundeidgenössischer Gesinnung, sogar von Bruderliebe und Bescheidenheit und vielen andern schönen Dingen in einer Art und Weise gesprochen worden, dass man fast den Eindruck hätte bekommen können, dass, wenn es sich einmal um die Festsetzung des Generaldirektionssitzes handeln werde, es ungefähr so zugehen werde, wie weiland beim Schwur auf dem Rütli, wo es sich um die Bestellung eines Ammanns, der die Leitung der Verhandlungen übernehmen sollte, gehandelt hat und wo jeder Vorgeschlagene die Ehre dankend von sich gewiesen hat, um sie einem Bessern und Würdigeren zuzulenken. Allein die heutige Debatte zeigt, dass Theorie und Praxis noch immer auseinandergehen und dass der christliche Grundsatz: «Geben ist seliger denn Nehmen» trotz der nun bald 1900 Jahre, die seit seiner Aufstellung verstrichen sind, noch nicht so vollständig Gemeingut geworden ist. Weil nun einmal Theorie und Praxis auseinandergehen und man einen derartigen christlichen Grundsatz nicht allein durchführen kann, wenn es die Mitmenschen nicht auch thun, so werden Sie begreifen, wenn ich auch meinerseits einen kleinen Spieß in diesen Kampf hineintrage.

Der Referent der Kommission hat Ihnen bereits mitgeteilt, dass die Kommission Bern als Sitz der Generaldirektion vorschlägt. Es ist Ihnen im weitern gesagt worden, dass im Schosse der Kommission selbst, der doch Vertreter aller Kantone und Städte, die sich heute um den Generaldirektionssitz bewerben, angehört, ein Kampf um diesen Sitz gar nicht stattgefunden hat. Und warum wohl? Ich glaube lediglich deshalb, weil man sich im Schosse der Kommission rein nur von sachlichen und Zweck-

mässigkeitsgründen hat leiten lassen, weil vor dem Fenster, wo die Kommission tagte, nicht die Wählerschaft stand, welche die Worte ihrer Vertreter hörte. So sind es denn lediglich Zweckmässigkeitsgründe gewesen, welche die Kommission veranlasst haben, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen.

Sie erwarten vielleicht von mir ein anderes Plaidoyer. Aber ich sage Ihnen, ich stehe noch heute auf dem Boden des bundesrätlichen Vorschlages, wie er von der Kommission angenommen worden ist. Ich habe vor allen Dingen die Sache im Auge und erkläre im Gegensatz zu Voten, die während der Eisenbahndebatte in diesem Saale gefallen sind, dass ich mich nicht als einen Standesvertreter in dem Sinne betrachte, dass ich die wirklichen oder die eingebildeten Interessen meines Standes über das Wohl der Eidgenossenschaft stellen würde. Das thue ich nicht und dieser Grundsatz wird, solange ich die Ehre habe, meinen Stand in diesem Rate zu vertreten, die Richtschnur für meine Handlungen sein.

Ich stehe auch heute noch in erster Linie für Bern ein, nicht deshalb, weil die Berner, wie uns gestern ausgeführt wurde, für die Eisenbahnverstaatlichung und das Eisenbahnwesen überhaupt grosse Opfer gebracht haben und nicht deshalb, weil sie uns gestern versicherten, dass sie gute Eidgenossen seien, sondern einfach deshalb, weil die Gesamtleitung unseres künftigen Staatsbahnnetzes ein Teil unserer Bundesverwaltung ist, der unmöglich von der übrigen eidgenössischen Verwaltung getrennt werden kann, ohne dass Inkonvenienzen entstehen, und weil der nötige Kontakt zwischen der Oberaufsichtsbehörde und der leitenden Eisenbahnbehörde hergestellt sein muss. Das sind die sachlichen Gründe, welche mich dazu führen, Bern als den richtigen Platz für die Generaldirektion zu betrachten.

Wenn Sie aber einen andern Standpunkt einnehmen, wenn Sie sich über die Rücksichten, die ich soeben auseinandergesetzt habe, hinwegsetzen und sagen wollen, der Sitz der Generaldirektion müsse dahin verlegt werden, wo der grösste Verkehr bestehe, dann verlange ich — ich bitte nicht darum — dass der Sitz nach Basel komme, welches im internationalen und nationalen Verkehr in der Schweiz die grösste Bedeutung hat. Darüber kommt man nicht hinweg. Wir sind es nicht gewöhnt, diese Thatsache immer im Munde zu führen, uns damit zu brüsten und gross zu thun. Es thut mir auch leid, dass ich das heute hier anführen muss. Allein wir müssen uns denn doch an die Thatsachen halten. In Basel münden von den sämtlichen Bahnen, die wir zu verstaatlichen im Begriffe sind, alle mit Ausnahme der Vereinigten Schweizerbahnen ein. Dass Basel einen grossen Verkehr besitzt, beweisen eben die Zahlen, an denen sich absolut nichts bemängeln lässt. Es ist thatsächlich festgestellt, dass die ein- und abgehenden Güter in Basel 4½ Millionen Tonnen gegen nur 720,000 Tonnen in Zürich betragen. Es steht fest, dass der Personenverkehr in Basel um mehr als 100,000 Personen stärker ist als in Zürich. An diesen Zahlen lässt sich schlechtweg nichts aussetzen. Es ist ja richtig, dass die Güter, die ankommen, nicht alle für Basel bestimmt sind und dass die abgehenden Güter nicht alle von Basel abdirigiert werden. Aber Basel ist der Ort,

wo sich der Umlad vollzieht, und das ist für die kommerzielle Leitung eben gerade von grossem Belang. Ich glaube also, es könne nicht in Abrede gestellt werden, dass Basel in verkehrspolitischer Bedeutung den ersten Rang einnehme.

Was die Lage Basels anbelangt, so kann dieselbe meiner Ansicht nach keinen Grund bilden, von Basel abzusehen. Von dem Herrn Referenten ist Ihnen ausführlich mitgeteilt worden, dass die sämtlichen Generaldirektionen der französischen Bahnen sich in Paris befinden. Und Paris ist durchaus nicht etwa das Centrum aller dieser Linien.

Von einer Kriegsgefahr u. dgl. kann wohl im Ernste auch nicht gesprochen werden. Ich glaube, im Fall der Not hätte man die Generaldirektoren auch bald in Sicherheit gebracht.

Also, wie gesagt, in erster Linie führen mich Zweckmässigkeitsgründe dazu, Ihnen zu beantragen, bei Bern zu bleiben. Wenn Sie aber Verkehrsrücksichten als massgebend gelten lassen wollen, dann glaube ich sagen zu können, dass Basel der richtige Ort für die Generaldirektion sei.

**Blumer (Zürich):** Ich wollte das Wort eigentlich nicht ergreifen, aber das Votum des Herrn Scherrer betreffend die Stellung, die in der Kommission dieser Sitzfrage gegenüber eingenommen worden ist, nötigt mich dazu.

Es ist vollständig richtig, dass man in der Kommission nach einem ganz kurzen Wortgefecht dabei geblieben ist, den Vorschlag des Bundesrates tale quale zu acceptieren. Es lagen aber damals noch keine Eingaben von den mitkonkurrierenden Städten vor. In der Presse war schon davon gesprochen worden, aber die Eingaben der Regierungen von Bern und Luzern und diejenige der Handelskammer von Basel lagen nicht vor. Diese Eingaben sind es nun, welche die Vertreter von Zürich zwingen, sich dafür zu verwenden, dass man Zürich nicht schlechter stelle, als es die andern Städte für sich in Anspruch nehmen. Ich wiederhole ganz im Ernst, dass Zürich nur entweder die Generaldirektion oder eine Kreisdirektion verlangt, währenddem ich in allen diesen Eingaben nicht gesehen habe, dass man nur das eine oder das andere verlangt. In der Eingabe der Regierung von Bern steht ausdrücklich: «Selbstverständlich gehört der Sitz der Generaldirektion nach Bern», aber dann wird auch als naturnotwendig hingestellt, dass auch noch eine Kreisdirektion nach Bern gehöre. In den beiden Eingaben von Luzern und Basel steht kein Wort, dass man beabsichtige, auf die Kreisdirektionen zu verzichten, sondern beides wird verlangt. Nun wiederhole ich, was ich gestern gesagt habe: ich denke, beides werde man nicht demselben Orte geben wollen. Aber verlangt wird das.

Ich muss noch auf das gestrige Votum des Herrn Scheurer zurückkommen, in dem mich zwei Dinge ungemein frappiert haben. Das eine davon hat Herr von Arx heute bereits richtig gestellt. Es hat einen etwas eigentümlichen Eindruck auf mich gemacht, als Herr Scheurer zwar erklärte, dass die Vertreter Berns hier davon absehen, eine Kreisdirektion zu verlangen, dass man sich aber vorbehalte, unter Umständen im Nationalrat darauf zurückzukommen

und dass eigentlich der Fusionsvertrag zwischen Suisse Occidentale und Jura-Bern-Luzernbahn den Sitz der Direktion garantiere. Sodann war ich über ein anderes Moment erstaunt, das ein Berner Kollege geltend machte. Herr Scheurer hat als Motiv für das Verlangen einer Kreisdirektion in Bern angeführt, dass der Kanton Bern schön sauber beisammen bleiben und einen eigenen Kreis als Bindemittel zwischen dem alten und neuen Kantons- teil beanspruchen möchte. Betrachten Sie einmal die schweizerische Eisenbahnkarte und konstruieren Sie eine Kreiseinteilung, in welcher der Kanton Bern für sich allein einen Kreis bilden soll! Es ist mir undenkbar, wie dies geschehen kann, ohne dass jede rationelle Kreiseinteilung des schweizerischen Eisenbahnnetzes zerstört wird. Dieser Föderalismus des Herrn Vertreters von Bern hat mich wirklich frappiert.

Es ist darauf hingewiesen worden, welchen grossen Gedanken die bernische Eisenbahnpolitik verfolgte und welche Opfer der Kanton Bern gebracht habe. Ich stehe keinen Augenblick an, dies hochachtend anzuerkennen und rühmend hervorzuheben. Aber auch andere Kantone haben auf diesem Gebiete im Verhältnis zu ihrer Kraft grosse Opfer gebracht. Ich darf wohl auf die Nationalbahn hinweisen und ein Faktum, das längst vergessen ist, hervorheben. Was der Politik der Kantone Zürich, Aargau und Thurgau mit der Nationalbahn in erster Linie zu Grunde gelegen hat, war das Bestreben, ein neutrales, von den damals mächtigen Eisenbahngesellschaften unabhängiges Eingangsthor von Deutschland her zu schaffen. Sodann war der Gedanke ein noch viel weitergehender und stand auf dem Boden, auf dem wir heute hier stehen, auf dem Boden der Verstaatlichung. Die Nationalbahn war der Ausdruck des Gedankens, eine Eisenbahn vom Lemau bis zum Bodan zu schaffen, wodurch die Verstaatlichung von selbst gekommen wäre. Es kam dann aber der böse Moment, dass das Bindeglied zwischen der Ost- und Westschweiz in der Centralschweiz herausgefallen ist. Damit war der grosse Gedanke, welcher der Nationalbahn zu Grunde gelegen hat, ertötet. Ich wollte das nur bemerken, um zu zeigen, dass der Gedanke der Eisenbahnverstaatlichung auch an andern Orten schon längst gelebt hat und dass es dieser Gedanke war, welcher die Kantone Aargau, Thurgau und Zürich zu den enormen Opfern für die Nationalbahn geführt hat, welche dann allerdings nicht, wie im Kanton Bern, zurückgeflossen sind, sondern welche diesen Kantonen und Gemeinden noch bis zur Stunde die grössten Opfer auferlegen.

Herr Scherrer hat die Verkehrsziffern von Basel und Zürich angeführt. Sie finden dieselben in der Eingabe der Basler Handelskammer. Mein Kollege, Herr Stössel, hat Ihnen schon gesagt, dass eben am Platze Basel alles durchgehe, was auch für Zürich und die andern Gegenden in Frage komme. Allein es ist noch auf etwas anderes aufmerksam zu machen. In Basel wird der Transit rubriziert, währenddem der Transit in den übrigen Städten nicht kontrolliert und rubriziert wird. Das geschieht bloss auf der Eingangsstation. Aehnlich verhält es sich mit den Personen, welche in der Regel auf der Eingangsstation ein Billet lösen müssen, während sie an den andern Orten durchfahren und nicht mehr kontrolliert werden.

Wenn die andern Städte auf den Sitz der Generaldirektion verzichten und Sie auf den Antrag des Bundesrates und der Kommission zurückgehen, so verzichte ich für meine Person auch auf jeden Gegenantrag. Wird dieser Verzicht nicht geleistet, so beanspruchen Herr Stössel und ich nur entweder die Generaldirektion oder eine Kreisdirektion, aber nicht beides zusammen.

Ich unterstütze die Anträge des Herrn Stössel.

**M. Berthoud:** Je ne m'expliquerais pas que le siège de la direction générale put être ailleurs qu'à Berne. Il s'agit ici d'un service public qui est distinct sans doute de la Confédération, mais il ne doit pas moins y avoir des rapports fréquents entre la direction générale et le département fédéral des chemins de fer.

Je comprends très bien que l'on ait créé à Zurich un polytechnikum, parce que cet établissement d'instruction supérieure n'a pas besoin d'être en contact permanent avec le conseil fédéral ou avec un département quelconque. Je comprends très bien que Zurich puisse être le siège du musée national qui n'a aucun rapport direct avec le conseil fédéral. On a bien fait de choisir Lausanne pour le tribunal fédéral et de marquer par là qu'il est tout-à-fait indépendant du conseil fédéral et libre de prononcer ses jugements comme il le veut, mais une administration comme celle des chemins de fer doit être en contact quotidien avec le département. Nombre de documents devront passer de l'un à l'autre; il faut qu'entre ces deux autorités il y ait un échange de bons procédés qui puisse s'effectuer facilement. A mon avis, ce côté de la question est infiniment plus important que celui de savoir quelle est la ville la plus considérable de la Suisse pour son commerce son industrie et le reste.

Mettez le siège de la direction centrale des chemins de fer ailleurs qu'à Berne, c'est créer une complication dont on sentira tous les jours les mauvais effets.

Par contre, je me joins entièrement au désir qui a été exprimé de voir Berne renoncer à être en même temps le siège d'une direction d'arrondissement bernoise qui pourrait exercer une certaine influence sur la direction générale. Je n'ai pas peur que dans le, ou les arrondissements dont Berne fera partie, les intérêts bernois soient en souffrance.

En résumé donc je me prononce pour que la direction générale ait son siège à Berne et que cette ville renonce par contre à avoir une direction d'arrondissement.

**Ritschard:** Indem ich mich den Aeusserungen des Herrn Scheurer anschliesse, beschränke ich mich in dieser Frage auf ganz wenige Worte. Die Belehrung ist bei solchen Diskussionen gewöhnlich minim, nicht sachliche, sondern persönliche Gründe stehen zumeist im Vordergrund. Für den Sitz der Generaldirektion in Bern aber sprechen wirklich sachliche Gründe. Darum schlagen Bundesrat und Kommission Bern vor, wie sie aus sachlichen Gründen für die Kreisdirektionssitze Lausanne, Zürich, Basel, St. Gallen und Luzern vorschlagen. Nun steht ja der

endgültige Entscheid beim Volk. Stimmt dieses Ihrem Entscheid zu, so ist's gut, stimmt es nicht zu, so werden Sie sich dem Entscheid des Volkes unterziehen. Wir stehen also in jedem Falle der Majestät des Volkes gegenüber.

#### Abstimmung. — *Votation.*

Der Rat verwirft mit 21 gegen 7 Stimmen den Hauptantrag des Herrn Stössel, den Sitz der Generaldirektion später in einem besondern Bundesbeschluss zu bestimmen.

Hierauf wird mit einer Mehrheit von 23 Stimmen geheime Abstimmung beschlossen.

In der ersten Abstimmung erhalten: Bern 22, Luzern 14 und Zürich 8 Stimmen. Das absolute Mehr ist somit nicht erreicht.

In der zweiten Abstimmung erhalten: Bern 22, Zürich 14 und Luzern 8 Stimmen. Nach Massgabe von Art. 63 des Geschäftsreglements wird Luzern als aus der Wahl fallend erklärt.

In der dritten Abstimmung wird Bern mit 25 Stimmen als Sitz der Generaldirektion erklärt. Zürich hat 19 Stimmen erhalten.

(Le conseil rejette par 21 voix contre 7 la proposition principale de M. Stössel de réserver à un arrêté spécial ultérieur la désignation du siège de la direction générale.

Le scrutin secret est décidé par 23 voix.

Premier tour de scrutin. Ont obtenu des voix: Berne 22, Lucerne 14, Zurich 8. La majorité absolue n'est pas atteinte.

2<sup>e</sup> tour: Berne 22, Zurich 14, Lucerne 8. Lucerne est éliminé à teneur de l'art. 63 du règlement.

3<sup>e</sup> tour: Berne est désigné par 25 voix; Zurich en a obtenu 19.)

Hierauf wird der zurückgelegte Art. 14 über die Einteilung der Kreise vom Rate ohne weiteres nach Antrag der Kommission angenommen.

(L'art. 14, traitant de la répartition des arrondissements, qui avait été réservé, est ensuite adopté sans débat.)

---

#### Art. 24.

Angenommen. — (Adopté.)

---

#### Art. 25.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Trotz der ausserordentlichen Länge des Art. 25 bestehen zwischen dem Antrag der Kommission und dem Entwurf des Bundesrates doch nur einige wenige und unwesentliche Differenzen.

Wir beantragen Ihnen bei Ziffer 2, den Kreisdirektionen ein unverbindliches Vorschlagsrecht einzuräumen.

Bei Ziffer 9 beantragen wir Ihnen, den letzten Satz: «ebenso für die den Kreisdirektionen zugewiesenen» zu streichen.

Bei Ziffer 12 beantragen wir Ihnen statt «die Behandlung von Reklamationen . . .» zu sagen: «die

**Behandlung von wichtigeren Reklamationen . . . »**  
Die Kommission hält dafür, dass im Interesse einer prompten Erledigung der bei den Bundesbahnen eingehenden Reklamationen die Kreisdirektionen mit dieser Erledigung betraut werden sollen. Diese Forderung wird namentlich vom Handelsstand gestellt. Mit dem Vorschlag der Kommission wird allerdings eine gewisse Unklarheit ins Gesetz hineingebracht, indem der Unterschied zwischen wichtigeren und unwichtigeren Reklamationen zu Kompetenzkonflikten führen könnte. Allein wir nehmen an, dass in der Vollziehungsverordnung des Bundesrates die nötige Klarheit geschaffen werde, um derartige Konflikte zu verhüten.

Bei Ziffer 19 beantragen wir Ihnen statt «und Brennmaterialien . . . » zu sagen: «für grössere Bezüge von Brenn- und Schmiermaterialien . . . » In der allgemeinen Fassung kann diese Ziffer wohl nicht angenommen werden. Man setzt voraus, dass die Lieferung von Kohlen, Coaks, Briquettes u. s. w. von der Generaldirektion bestellt werde. Allein die Bahngesellschaften haben noch andere Bedürfnisse an Brennmaterialien, so für die Beheizung der Stationen, für die Anfeuerung der Maschinen, wofür Reiswellen gebraucht werden u. s. w. Es kann nicht verlangt werden, dass die Generaldirektion alle diese kleinern Anschaffungen von Brennmaterialien vornehme. Deshalb beantragen wir Ihnen, den vorgeschlagenen Unterschied zu machen.

**Isler:** Die nämlichen Gründe, die Herr von Arx angeführt hat, dass die Bahnen gewisse Bedürfnisse zu befriedigen haben, welche nicht die Generaldirektion, sondern die untern Organe besorgen sollen, veranlassen mich zu einer Bemerkung, die ich allerdings lieber gestern angebracht hätte, zu dem Vorbehalt, der am Schluss der Ziffer 19 gemacht wird. Sie haben gestern nach dem vorliegenden Entwurf beschlossen, dass der Verwaltungsrat über Lieferungsverträge beschliessen soll, die Fr. 500,000 übersteigen. Diese Ziffer ist entschieden viel zu tief und wird sich als ein grosses Hemmnis in der Verwaltung erweisen. Wenn Sie Lieferungsverträge für Kohlen abzuschliessen haben, werden Sie in der Regel auf über eine Million kommen. Denn da müssen grosse Aufträge gemacht werden. Wenn Sie Bau- und Transportmaterialien zu bestellen haben, so geht es noch in viel grössere Summen hinein. Ich bin durchaus nicht dafür, dass die Generaldirektion allmächtig sein soll, allein Fr. 500,000 ist entschieden zu wenig. Man sollte wenigstens auf eine Million gehen. Ich möchte daher beantragen, bei Art. 22 Ziff. 12 statt der Fr. 500,000 eine Million einzusetzen. Ich weiss nicht, ob Sie darauf zurückkommen wollen. Ich würde es beantragen.

**Präsident:** Wenn kein Gegenantrag gestellt wird, so nehme ich an, dass Sie auf Art. 22 Ziff. 12 zurückkommen wollen.

**Bundesrat Zemp:** Es ist wohl richtig, wenn Herr Isler aus der Praxis der Privatverwaltungen darauf

hinweist, dass sich eine grössere Kompetenz für die Direktion empfehle. Denn in der That wird das vorkommen, dass Lieferungsverträge in grossem Massstabe beschliessen werden müssen und dass eine längere Verzögerung bis zur eingeholten Genehmigung durch den Verwaltungsrat für den Geschäftsabschluss hinderlich ist. Allein so richtig diese Lehre nach der bisherigen Praxis der Privatverwaltungen ist, so möchte ich doch darauf hinweisen, dass nach unserer Intention auch in diesem Punkte etwas Wandel geschaffen werden soll. Der Verwaltungsrat soll nach unserm Vorschlag jeden zweiten Monat zusammentreten. Da glaube ich nun, dass, wenn es sich um Lieferungs- oder Bauverträge von über einer halben Million handelt, die Direktion sich wohl in die Lage versetzen werde, noch rechtzeitig die Zustimmung des Verwaltungsrates einzuholen. Unsere Lieferungs- und Bauverträge werden ja nicht von heute auf morgen abgeschlossen, sie bedürfen einer längern vorausgehenden Korrespondenz, einer Besprechung der Werte u. s. w., sodass die Direktion sich rechtzeitig an den Verwaltungsrat wenden kann. Auch in diesem Punkte möchten wir, dass der Verwaltungsrat wirklich eine verwaltende Behörde werde und nicht nur eine dekorative Behörde, die stets zu dem Antrag einer ständigen Direktion Ja und Amen sagt. Der Verwaltungsrat soll mitarbeiten und mitkontrollieren. Wenn wir ihm diese Stellung bewahren wollen, so müssen wir die Kompetenzen der Direktion nicht zu hoch stellen.

Aus diesen Gründen sind wir im ersten Entwurfe davon abgekommen, die nach der heutigen Praxis der Privatverwaltungen sich sonst empfehlenden Veränderungen des Antrages des Herrn Isler zu adoptieren.

**Isler:** Ich hätte den Antrag gar nicht gestellt — ich habe eine solche Antwort vorausgesehen —, wenn ich mir nicht hätte sagen müssen, dass wir künftig unter viel grössern Verhältnissen leben werden. Bis jetzt hatten wir fünf Verwaltungen und da verteilten sich die Bedürfnisse auf fünf. Künftig haben wir nur eine Verwaltung und einen Verwaltungsrat und da soll bei jedem Bau- und Lieferungsvertrag, der Fr. 500,000 übersteigt, der Verwaltungsrat begrüsst werden. Ich habe nichts dagegen. Aber Sie werden sehen, dass es sich nicht ausführen lässt.

**M. Python:** Je crois que M. Isler a raison, mais je ne veux pas revenir sur cette question.

Au chiffre 1 de l'art. 26, je veux dire: «Elle (la direction générale), a la direction et le contrôle de tout l'ensemble du service des chemins de fer fédéraux, et de la gestion des directions d'arrondissement.»

D'après le projet de la commission, au contraire, tout ce qui n'est pas prévu dans la loi et attribué spécialement à une autre autorité, rentre dans la direction générale.

Au chiffre 1 de l'art. 28 du projet de la commission, il est dit que la direction générale a spécialement pour mission: «de représenter, en matière administrative et en justice, l'administration des chemins de fer vis-à-vis des tiers, pour autant que



ces pouvoirs ne sont pas conférés aux directions d'arrondissement» (art. 35, chiffre 1). Plus loin cet art. 35 fixe les attributions des directions d'arrondissement qui sont aussi chargées de représenter l'administration des chemins de fer.

Il y a donc des affaires juridiques, des litiges qui doivent être traités par la direction générale et aussi par les directions d'arrondissement! Quelle sera la limite séparative des attributions entre la direction générale et les directions d'arrondissement?

On nous répondra que c'est le règlement d'exécution qui départagera les compétences. Je me demande comment tout cela sera possible au conseil fédéral? Prendra-t-il comme base la valeur du litige, sa nature? Comment la question sera-t-elle résolue? En outre, il faut que les procès soient dirigés par des spécialistes. Les administrations des chemins de fer ont à leur service des chefs de contentieux. Attachez-vous un de ces hommes à chaque direction d'arrondissement ou tous ceux qui s'occuperont du contentieux entoureront-ils la direction générale? Tout autant de difficultés à résoudre dans la pratique.

Y aurait-il des inconvénients à remettre la représentation des chemins de fer aux directions d'arrondissement pour ce qui a trait à leur réseau? La question serait ainsi heureusement résolue. Il faudra aussi des avocats; par qui seront-ils désignés?

Il faut fixer une fois pour toutes la série des procès qui concernent la direction générale.

J'ai une deuxième observation à formuler. On donne à la direction générale la nomination des chefs de service des directions d'arrondissement qu'on n'a pas voulu donner au conseil d'arrondissement. Les directions d'arrondissement elles-mêmes sont ainsi tout à fait emprisonnées et elles n'auront pas l'autorité voulue. Il me semble que l'on aurait pu supprimer les mots: «ainsi que les chefs de service des directions d'arrondissement».

Au chiffre 3 il est dit que la direction générale fixe les traitements des fonctionnaires et employés à sa nomination et détermine selon des règles uniformes, les traitements des employés qui sont à la nomination des directions d'arrondissement.

D'après notre projet les directions d'arrondissement nomment tous les employés, sauf les chefs de service.

Ces traitements doivent être fixés d'après des règles uniformes, à fixer non par la direction générale, mais bien par le conseil d'administration. Je propose de retrancher cette dernière phrase du chiffre 3, parce qu'à mon avis le droit de fixer des règles uniformes doit revenir au conseil d'administration.

Autre observation: au chiffre 9 il est fixé que la direction générale a la compétence: «d'élaborer les règlements, instructions et prescriptions nécessaires pour les branches de service qui sont directement sous ses ordres, ainsi que pour celles attribuées aux directions d'arrondissement».

J'ai déjà eu l'occasion d'attirer l'attention sur les déféciosités du texte de la loi. Nous avons le conseil fédéral qui a le droit d'édicter des règlements d'exécution, le conseil d'administration possède ce même droit que nous réservons ici encore pour la direction générale. Tout cela engendre la confusion. Pour la faire disparaître, je propose d'ajouter au chiffre 9 du projet de la commission ces mots: «et qui ont une portée générale». En effet, à côté des instructions qui ont une portée générale, il y a, je l'ai dit, des instructions locales pour le service des

gares, du réseau, qui rentrent dans la compétence des directions d'arrondissement.

Au chiffre 12, je voudrais laisser aux directions d'arrondissement le soin de statuer sur les réclamations visées à ce chiffre. Si pour toutes les réclamations qui se produiront dans le canton des Grisons, par exemple, il faut venir à Berne, c'est vraiment aller trop loin.

La direction générale fixera les règles, je le veux bien, mais l'application de ces règles doit être laissée aux directions d'arrondissement. Les commerçants, les industriels veulent de prompts solutions, or comment ferez-vous? A tous moments il se présente des cas que l'on ne peut trancher par écrit, il faut parler, expliquer les circonstances spéciales et vous ne voulez pourtant pas obliger les intéressés à venir jusque dans la ville fédérale. Je propose donc de supprimer le chiffre 12.

Il en est de même du paragraphe 15 relatif aux travaux neufs et de parachèvement; la direction générale fait les plans, approuve les devis, pourquoi ne pas charger les directions d'arrondissement de pourvoir à leur exécution, sous sa surveillance?

Au chiffre 19, je propose de supprimer les mots: «ainsi que tous les traités de livraison qui n'ont pas été réservés par la direction générale aux directions d'arrondissement, cela sous réserve de l'art. 17, chiffre 11».

L'adjonction proposée par la commission a une portée considérable; remettre à la direction générale tous les traités de livraison qu'il ne lui plaît pas de confier aux directions d'arrondissement, c'est aller trop loin; c'est la disposition qui, à mon avis, constitue la centralisation la plus grande au point de vue économique. Je comprends que vous laissiez à la direction générale les contrats de livraison du matériel concernant l'ensemble du service, wagons, machines, charbon, etc., mais remettre à la direction générale toutes les livraisons, c'est vraiment exagéré, je propose de supprimer la dernière phrase de ce chiffre 19.

**Leumann:** Der Antrag des Herrn Isler hat meines Erachtens eine prinzipielle Bedeutung. Es kommt ganz darauf an, welche Rolle Sie der Generaldirektion und welche dem Verwaltungsrat zuteilen wollen. Wenn Sie der Generaldirektion die Befugnis geben wollen, von sich aus grössere Lieferungsverträge abzuschliessen, so ist gar keine Frage, dass der Antrag des Herrn Isler berechtigt ist. Dann sind die Fr. 500,000 viel zu wenig, aber auch die Million wäre noch viel zu wenig. Ich führe Ihnen z. B. an, dass man bei kleinen Privateisenbahngesellschaften einen Kohlenkontrakt abschliesst, der über eine Million hinausgeht. Wir haben letzthin für eine Privateisenbahngesellschaft zwölf Schnellzuglokomotiven bestellt, was sofort weit über eine Million hinausgieng. Wenn Sie also wollen, dass die Generaldirektionen von sich aus solche Verträge abschliessen, so genügt auch der Antrag des Herrn Isler nicht, sondern Sie müssen noch weitergehen. Das scheint mir aber doch etwas gewagt. Sie mögen die Generaldirektion zusammensetzen, wie Sie wollen, so sind die Mitglieder derselben doch immer Menschen, die auch fehlen können. Eine Kompetenz weit über eine Million hinaus möchte ich ihnen doch nicht geben.

Ich glaube, es sei doch richtiger, wenn wir es so bleiben lassen, wie es ist, d. h. wenn wir den

Abschluss grösserer Lieferungsverträge in die Kompetenz des Verwaltungsrates legen. Wir zwingen so, wie schon bemerkt worden ist, den Verwaltungsrat, sich wirklich als Verwaltungsrat zu gerieren.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der Antrag des Herrn Python ist die notwendige Konsequenz seiner bisherigen Haltung. Er verlangte zuerst die Wahl der Kreisdirektoren durch Delegierte der Kantone und dann möglichste Einschränkung der Kompetenzen der Centralorgane und Uebertragung derselben an die Kreisräte und Kreisdirektionen. Nach dem bundesrätlichen Entwurf wird bei den Kompetenzen der Generaldirektion einleitend gesagt, dass der Generaldirektion die gesamte Geschäftsführung der Bundesbahnen obliege. Herr Python kehrt den Satz um und sagt, dass die Kreisdirektionen die eigentlichen verantwortlichen Geschäftsleiter seien und der Generaldirektion nur gewisse Obliegenheiten, die im Gesetze speciell bezeichnet sind, zukommen. Das ist nicht die richtige Auffassung. Die oberste leitende Behörde der Bundesbahnen ist die Generaldirektion und den Kreisdirektionen fallen diejenigen Kompetenzen zu, welche man den Kreisdirektionen zuweisen will.

In weiterer Befolgung dieses Systems wird der Generaldirektion die administrative und gerichtliche Vertretung nach aussen weggenommen und den Kreisdirektionen übertragen. Nach dem Antrag des Herrn Python wird nirgends gesagt, dass die Generaldirektion neben den Kreisdirektionen die Bundesbahnen nach aussen vertrate. Das wäre vollständig ausgeschlossen. Bei den Kompetenzen der Kreisdirektionen ist dagegen ganz ausdrücklich gesagt, dass sie die Bundesbahnen, soweit die Geschäfte ihren Kreis betreffen, in administrativer und gerichtlicher Beziehung vertreten.

Ferner wird der Generaldirektion die Wahl der Dienstvorstände bei den Kreisdirektionen weggenommen. Darüber kann man zweierlei Meinung sein. Herr Python sagte jedoch, er stelle keinen Antrag und deshalb will ich mich nicht weiter darüber verbreiten.

Im weitem fällt die Bestimmung weg, nach der die Generaldirektion einheitliche Gehaltsnormen für die von den Kreisdirektionen zu ernennenden Angestellten festzusetzen hat. Die Kompetenz für die Aufstellung dieser Gehaltsnormen würde dann dem Verwaltungsrat zufallen. Nun hat aber der Verwaltungsrat schon so viele Geschäfte, dass ich mir gar nicht vorstellen kann, wie diese Versammlung von 55 Mitgliedern alle Geschäfte in einer ordentlichen Sitzung behandeln will. Wir bekommen ein eigentliches Parlament. Wenn da der Ausschuss nicht gehörig vorarbeitet, wird es kaum möglich sein, alle diese Geschäfte in der vorgesehenen, gewöhnlich kurzen Frist zu erledigen. Ich glaube, wir sollten daher die Kompetenzen des Verwaltungsrates nicht unnötigerweise noch vermehren.

Die Kommission hat auch vorgesehen, dass Reglemente, Instruktionen und Dienstvorschriften von der Generaldirektion einheitlich geregelt werden sollten. Herr Python will auch hier wieder ausscheiden. Er sagt, die kleinern Reglemente und Instruktionen sollen durch die Kreisdirektionen auf-

gestellt werden. Ich habe nicht diese Ansicht, sondern glaube, dass auch alle diese kleinen Reglemente und Instruktionen inskünftig für die ganze Schweiz einheitlich geordnet sein sollen.

Herr Python beantragt sodann, die Ziffer 12 zu streichen. Er will alle Reklamationen, die wichtigeren und unwichtigeren durch die Kreisdirektionen austragen lassen. Die Kommission ist damit einverstanden, dass man dem verkehrenden Publikum soviel als möglich entgegenkomme, und hat deshalb gesagt, dass nur die wichtigeren Reklamationen von der Generaldirektion, die kleinern aber von den Kreisdirektionen erledigt werden sollen. Mit diesem Grundsatz sind wir einverstanden und wir billigen es sehr, wenn der Bundesrat in der Vollziehungsverordnung den Wünschen des Handelsstandes in dieser Beziehung weitergehend entgegenkommt. Dagegen glaube ich, dass, wenn es sich um wichtigere Reklamationen, um grosse Beträge handle, die Eisenbahnverwaltung über Personal verfügen werde, das besser passt als die fünf Kreisdirektionen, indem anzunehmen ist, dass der Generaldirektion wenigstens ein ganz hervorragender Jurist angehören werde.

Bei Ziffer 19 beantragt Herr Python, den letzten Satz «soweit deren Abschluss nicht von der Generaldirektion den Kreisdirektionen überlassen wird» zu streichen. Auch hier stehen wir grundsätzlich auf seinem Boden, indem wir sagen, dass die zu vergebenden Lieferungen sich möglichst über das ganze Land verbreiten sollen. Sie sollen auch an der Peripherie des Landes und nicht etwa nur am Sitze der Generaldirektion vergeben werden. Wir sind damit einverstanden, dass, sofern nicht der Dienst und die Interessen der Bundesbahnen darunter leiden, die Vergabung der Lieferungen möglichst den Kreisdirektionen überlassen werde. Allein ich glaube, wir thun gut daran, wenn wir uns nicht ins Specialisieren einlassen und sagen: die und die Lieferung darf nur von den Kreisdirektionen vergeben werden. Ich stelle mir z. B. vor, dass wir Anschaffungen für das ganze Signalwesen, für Wagen u. dgl. einheitlich durch die Generaldirektion vergeben werden. Wenn wir so vorgehen, werden wir grosse Ersparnisse machen können. So binden wir uns die Hände nicht, sorgen aber doch dafür, dass die Lieferungen möglichst über das ganze Land sich erstrecken und nicht diejenige Gegend, wo die Generaldirektion ihren Sitz hat, gegenüber den abgelegenen Landesteilen begünstigt wird.

Im übrigen beantrage ich Ihnen, die Anträge der Kommission anzunehmen.

**Isler**: Da man allseitig mit der halben Million den Versuch machen will, habe ich meinerseits auch nichts dagegen. Nur noch ein Gedanke. Ich habe den Eindruck bekommen, dass man bei diesen Kompetenzen ausserordentlich ins Detail gegangen sei. Es ist für mich sehr fraglich, ob sich das bewähren werde. Sie haben hier ein Gesetz und bei einem Gesetz ist das immer etwas unbehagliches. Ich frage mich, ob man nicht gut gethan hätte, auf irgend eine Weise sich vorzubehalten, Aenderungen, die sich uns durch die Erfahrungen aufdrängen werden, vorzunehmen, ohne dass eine Gesetzesänderung notwendig wäre.

**M. Python:** A l'égard de notre demande concernant le chiffre 9, M. le président de la commission cherche à nous mettre en contradiction avec nous-mêmes. Je ne suis pas d'accord. Les conditions ne sont pas toujours identiques. A côté des instructions d'une portée générale qui doivent être uniformes, il y a des instructions d'intérêt purement local, par exemple pour le service de telle ou telle gare. Il y a beaucoup de directions à donner qui ne concernent pas le réseau tout entier; partout ailleurs on a fait la distinction que je réclame et on procède comme je demande qu'on le fasse chez nous.

Pour les contrats de livraison en Autriche on fait une distinction; la direction centrale s'occupe de tout le matériel qui concerne l'ensemble du réseau et abandonne tout le reste aux directions d'arrondissement. D'après la formule que vous proposez, la direction centrale peut faire ce qu'elle veut; une fois la loi votée, il n'est pas facile de la changer et la direction générale aura la tendance naturelle à se charger de toutes les livraisons. Si donc vous ne désirez pas lui remettre celles qui ne sont relatives qu'à une partie du réseau, il faut le déterminer dans la loi avec beaucoup de netteté.

*Abstimmung. — Votation.*

Die Anträge des Herrn Python zu Ziff. 9 und 12 werden mit je 20 gegen 17 Stimmen, bei Ziffer 19 mit 20 gegen 18 Stimmen abgewiesen.

Auf die Abstimmung über den Antrag zu Ziffer 15 wird vom Antragsteller verzichtet.

Die Kommissionsminderheit hat ihre Anträge zu diesem Artikel nicht aufrecht erhalten. Art. 25 ist somit nach Antrag der Kommissionsmehrheit angenommen.

(Au vote, les amendements de M. Python sont rejetés, savoir ceux relatifs aux chiffres 9 et 12 par 20 voix contre 17, au chiffre 19, par 20 voix contre 18.

M. Python retire son amendement relatif au chiffre 15.

La minorité de la commission n'a pas maintenu ses amendements. L'art. 25 est donc adopté tel que le proposait la commission.)

*Art. 26.*

Angenommen. — (Adopté.)

*Art. 27.*

Angenommen. — (Adopté.)

*Art. 28.*

Angenommen. — (Adopté.)

*Art. 29.*

Angenommen. — (Adopté.)

*Art. 30.*

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ueber den Inhalt des Art. 30 habe ich mich bereits gestern eingehend verbreitet und ich halte eine weitere Ausführung für nicht mehr nötig.

Nur will ich bemerken, dass sich in diesem Artikel ein Unterlassungsfehler vorfindet. Ich schlage deshalb vor, als Ziffer 6 hinzuzufügen «die Wahl je eines Mitgliedes des Verwaltungsrates».

**Hildebrand:** Ich glaube, dass sich noch eine andere Unterlassung in diesem Artikel vorfindet. Ich finde nämlich keine Bestimmung betreffend die Wahl eines Präsidenten und Vizepräsidenten der betreffenden Kreiseisenbahnräte. Wir haben in Art. 18 eine derartige Bestimmung betreffend die Wahl des Präsidenten und Vizepräsidenten des Verwaltungsrates angenommen. Ich denke, so gut sich dort eine solche Bestimmung vorfindet, muss auch hier eine solche eingeschaltet werden. Denn ich halte es für selbstverständlich, dass die Kreiseisenbahnräte den Präsidenten und Vizepräsidenten selbst wählen. Ich würde daher beantragen, hier als weitere Ziffer einzuschalten: «die Wahl eines Präsidenten und Vizepräsidenten auf die Dauer einer Amtsperiode aus ihrer Mitte».

Sodann ist mir noch aufgefallen, dass im ganzen Gesetzesentwürfe über das Aktuarat beinahe keine Bestimmungen enthalten sind. Es heisst z. B. nicht, wer die Verhandlungen des Verwaltungsrates oder der Kreisräte zu protokollieren hat, sondern wir finden nur eine Bestimmung, dass den Kommissionen gestattet sei, einen Aktuar beizuziehen, für dessen Stellung das Sekretariat der Generaldirektion Sorge. Ich glaube, auch das sei eine Unterlassung, dass im Gesetz nicht eine allgemeine Bestimmung betreffend die Protokollierung der Verhandlungen der sämtlichen Räte vorgesehen ist.

**Kellersberger:** Ich habe schon bei der Eintretensdebatte in Betreff der Organisation über die Kreiseisenbahnräte meine Bemerkungen gemacht und glaube, dieselben sollten hier Berücksichtigung finden, wenn ich auch das Gefühl habe, dass man der Sache etwas müde und der Rat nicht gerne gewillt sei, an dem vorliegenden Gesetze noch Abänderungen vorzunehmen.

Nach meiner Ansicht sollten in Art. 30 Ziffer 1 die Worte «ihrer Kreise» beigefügt werden, sodass es heissen würde: «1. der Begutachtung von allen das Eisenbahnwesen ihrer Kreise betreffenden Fragen . . .» Es kann doch den Kreiseisenbahnräten nicht die Kompetenz gegeben werden, alle Fragen, welche das Eisenbahnwesen betreffen, zu begutachten.

In Ziffer 1 litt. d. wird gesagt: «der organisierten Vertretungen von Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe, sowie andern volkswirtschaftlichen Verbänden» wird das Recht, in Eisenbahnsachen

Anregungen zu machen, eingeräumt. Ich finde, dass das neue Gesetz viel engherziger ist, als es nach dem bisherigen Zustand der Fall war. Heute kann jeder Interessent, jeder Privatmann einer Bahngesellschaft eine Eingabe, eine Anregung machen, ein Begehren stellen, einen Wunsch aussprechen und dieser Wunsch wird wenigstens soweit berücksichtigt, dass die Direktion oder der Verwaltungsrat eine Antwort giebt und die Sache zum Austrag gebracht wird. Nach dem vorliegenden Entwurf hätten nur organisierte Vertretungen und Verbände die Berechtigung, solche Anregungen an den Eisenbahnrat zu richten. Der ursprüngliche Gedanke der Kreierung der Kreiseisenbahnräte hat darin bestanden, dass man sich sagte: Wir müssen eine Verbindung zwischen den Wünschen aus den Kreisen der Bevölkerung und den Behörden haben und wir wollen eine Instanz, die Kreiseisenbahnräte, schaffen, welche solche Wünsche und Anregungen entgegennehmen, begutachten und zur Entscheidung an die kompetenten Behörden weiter leiten. Ich glaube, wir würden die Sache nicht gerade volkstümlich gestalten, wenn wir das Recht, solche Begehren zu stellen und Wünsche zu äussern, auf die organisierten Vertretungen von Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe beschränken würden. Ich möchte weiter gehen und alle Kreise der Bevölkerung an diesem Rechte teilnehmen lassen. Ich beantrage Ihnen daher, zu sagen:

d. aus seiner Mitte;

e. aus volks- und landwirtschaftlichen, industriellen und gewerblichen Kreisen der Bevölkerung».

In Ziffer 2 wird gesagt, dass die Bestellung von Schiedsgerichten bei Zwistigkeiten zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihren Beamten und Angestellten den Kreiseisenbahnräten überbunden sei. Ich glaube, das sei nicht richtig. Die Kompetenz, Schiedsgerichte zu bestellen, sollte dem Verwaltungsrat überlassen werden. Ich nehme an, ein Schiedsgericht werde dann bestellt, wenn irgend eine allgemeine grosse Frage, z. B. ein Streik, auftritt. Da kann doch wohl nicht ein Kreiseisenbahnrat das Schiedsgericht bestellen, sondern das muss von Seiten der obersten Behörde, sei es Generaldirektion oder Verwaltungsrat, geschehen. Es ist überhaupt fraglich, ob wir auf diese einseitige Weise ein Schiedsgericht bestellen können. Bei einem Schiedsgericht haben doch beide Parteien Schiedsrichter zu stellen. Ich möchte daher beantragen, die Ziffer 2 zu streichen.

In Ziffer 4 wird gesagt, dass den Kreiseisenbahnräten die Entscheidung über sämtliche im Budget nicht vorgesehenen oder über den vom Verwaltungsrat bewilligten Betrag hinausgehenden Kredite, welche Fr. 20,000 übersteigen, aber nicht mehr als Fr. 50,000 betragen, zustehe. Es ist gar nicht gesagt, ob das nur eine einmalige Berechtigung ist, Fr. 50,000 auszugeben in einem Budgetjahr, oder ob die Kreiseisenbahnräte das Recht haben, in einem Jahr so viel mal als sie wollen Fr. 20,000 bis 50,000 über das Budget hinaus auszugeben. Ich glaube nicht, dass die Absicht herrschen kann, den Kreiseisenbahnräten solche ungeheure Kompetenzen einzuräumen. Ich möchte am liebsten diese Bestimmung streichen und sagen, die finanziellen Verhältnisse seien Sache des Verwaltungsrates. Wenn Sie aber die Ziffer 4 beibehalten wollen, so würde ich vorschlagen, dieselbe so zu fassen: «4. Die Entscheidung über sämtliche im Budget nicht vorgesehenen oder über den vom Verwaltungsrat bewilligten Betrag hinausgehenden Kredite, so-

weit sie das jeweilige Jahresbudget nicht mehr als um Fr. 50,000 übersteigen».

**M. Python:** La minorité de la commission propose de donner aux conseils d'arrondissement la compétence de nommer un représentant au conseil d'administration, la majorité de la commission est d'accord sur ce point.

Nous avons demandé de confier aussi au conseil d'arrondissement la nomination des membres de la direction et des chefs de service. Je ne veux plus discuter la question, mais je demande qu'une votation intervienne.

La minorité de la commission propose en outre d'attribuer au conseil d'arrondissement la fixation des traitements et des salaires d'après la loi et dans les limites du budget. Si vous ne permettez même pas au conseil d'arrondissement d'arrêter le chiffre des traitements, il n'aura aucune action sur le personnel qui lui sera tout à fait étranger. Ce ne serait pas digne, ni équitable.

M. Kellersberger est un ennemi acharné des conseils d'arrondissement, à qui cependant on ne confère que le droit de pétition. Notre collègue d'Argovie voudrait même interdire au conseil d'arrondissement d'émettre son avis sur les questions d'horaire et autres, concernant le réseau. Nous avons là un avantage de la manière dont seront traités les besoins particuliers, les intérêts d'ordre local.

Si vous entrez dans la voie que vous indique M. Kellersberger, il faut supprimer le conseil d'arrondissement, auquel la commission voulait pourtant permettre de faire connaître son avis sur toutes les questions se rapportant aux chemins de fer.

M. Kellersberger voudrait autoriser tout le monde à s'adresser au conseil d'arrondissement. Il faut pourtant faire une distinction. Lorsqu'une demande est formulée par l'autorité fédérale ou cantonale ou une société reconnue, le conseil d'arrondissement est obligé de donner son avis, il ne peut pas faire autrement, tandis que l'on ne peut l'obliger à se prononcer sur chaque question qu'il plairait à quiconque de lui adresser. Le conseil d'arrondissement verra s'il veut prendre cette demande en considération et donner son avis.

Ici je voudrais ajouter quelque chose en ce qui concerne la représentation des associations de chemineaux. Dans les autres pays, les associations interviennent directement dans la nomination du conseil des chemins de fer. C'est le cas en Autriche où les sociétés d'agriculture, les sociétés industrielles ont le droit de nomination. Cela n'est pas accordé par le projet de loi en discussion, parce que nos associations ne sont pas organisées comme ailleurs.

En Autriche, il y a des sociétés constituées avec l'approbation officielle. Ici nous n'avons pas d'organisations officielles l'une des seule sociétés, qui est constituée avec le concours des pouvoirs publics, c'est la fédération ouvrière dont le secrétariat émerge au budget de la Confédération, elle représente les intérêts ouvriers et doit avoir le droit exprès de se faire entendre. La nomination de tribunaux arbitraux prévue dans le même article suppose le consentement des deux parties.

Quant aux tribunaux arbitraux l'observation de M. Kellersberger est fondée, je ne vois pas quelle

sera la portée de ces tribunaux. Les arbitres ne seront pas choisis par les parties intéressées, mais par un tiers. Si vous voulez conserver la compétence des tribunaux arbitraux, il faut dire: A la demande des intéressés ou d'une des parties, le conseil d'arrondissement sera obligé d'accepter la mission arbitrale.

Je comprends le point de vue du projet; on a pensé que comme le conseil fédéral sera l'autorité supérieure, il était bon de prévoir l'intervention d'un troisième comme arbitre et l'on veut laisser cette fonction aux conseils d'arrondissement, mais ils doivent la remplir seulement sur réquisition de l'une des parties.

**Leumann:** Herr Ständerat Kellersberger beantragt, in Abänderung des Antrages der Kommissionmehrheit in Art. 30, Ziff. 1 zu sagen: «Die Begutachtung aller das Eisenbahnwesen ihrer Kreise betreffenden Fragen.» Er will damit den Kreisräten die Berechtigung absprechen, auch etwas, das nicht speciell ihre Kreise angeht, zu begutachten. Ich finde, das wäre nicht von gutem. Es ist ja selbstverständlich, dass die Kreiseisenbahnräte in erster Linie Sachen, die ihren Kreis betreffen, begutachten werden. Allein ich kann mir sehr gut denken, dass sie in berufener Weise auch über ihre Kreise hinausgehen. Dies wird namentlich in den Grenzkreisen der Fall sein. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass hier steht «insbesonderè des Fahrplan- und Tarifwesens.» Die Mitglieder der Kreiseisenbahnräte an der Grenze können nun in ganz besonderer Weise dazu qualifiziert sein, nicht nur über die Tarife ihres Rayons, sondern auch über die Transittarife zu urteilen. Sie können Beziehungen mit den umliegenden Staaten haben, die sie in den Stand setzen, solche Fragen viel besser beurteilen zu können als z. B. Verwaltungsräte, die in der Mitte des Netzes sich befinden. Ich glaube, es wäre nicht gut, wenn Sie den Kreiseisenbahnräten das Recht nehmen würden, solche Gutachten über Transittarife abzugeben. Aber ich sehe auch nicht ein, welche Gründe zu einer solchen Beschränkung führen sollten. Es handelt sich ja nicht darum, den Kreiseisenbahnräten das Recht zu geben, etwas zu beschliessen, sondern nur zu begutachten. Wenn der Verwaltungsrat findet, dass die Gutachten nicht richtig seien, so macht er eben keinen Gebrauch davon. Ich beantrage also, den Antrag des Herrn Kellersberger abzulehnen und bei der Fassung der Kommission zu bleiben.

Was die Ziffer 2, den sogenannten Streikartikel, anbelangt, so will ich materiell darüber nicht sprechen. Hingegen für den Fall, dass Sie den Antrag des Herrn Kellersberger nicht annehmen, also die Ziffer 2 nicht streichen, möchte ich Ihnen beantragen, dieselbe an einem andern Orte einzusetzen. Dieser Artikel gehört nicht unter die Kompetenzen der Kreiseisenbahnräte, sondern unter die Kompetenzen des Verwaltungsrates oder der Generaldirektion. Wenn überhaupt die Möglichkeit eines Streikausbruchs zugegeben werden will und muss, so werden nach der jetzigen Organisation nur kleine Kreisstreitigkeiten ausbrechen und da können Sie nicht die Kreisdirektionen und Kreiseisenbahnräte als Vermittler einsetzen, sondern es ist dann besser, wenn Sie eine Instanz, die weiter entfernt liegt

und die von beiden Seiten als unparteiisch angesehen wird, also den Verwaltungsrat oder die Generaldirektion, hiefür bestimmen. Ich möchte daher für den Fall, dass Sie den Antrag des Herrn Kellersberger auf Streichung der Ziffer 2 nicht annehmen, eventuell beantragen, die Ziffer 2 als Ziff. 17 des Art. 19, der von den Befugnissen des Verwaltungsrates handelt, einzustellen.

**Blumer (Zürich):** Was die Ziff. 1 anbelangt, so stimme ich mit den Herren Python und Leumann überein, die Beschränkung auf die Kreise wegzulassen.

Bei Ziffer 1, litt. a stellt Herr Python den Antrag, dass der schweizerische Arbeiterbund und der Verband des Personals der schweizerischen Transportanstalten speciell genannt werden an Stelle des Ausdruckes, den wir auf Antrag des Herrn Wirz in der Kommission angenommen haben, «sowie anderer volkswirtschaftlicher Verbände.» Ich beliebe Ihnen sehr, den letztern Ausdruck aufrecht zu erhalten. Wir haben im ersten Teil auch nicht bestimmte Vereine genannt und so geht es wohl nicht an, hier nun bestimmte Verbände aufzuführen. Was hätte es für einen Sinn, einen Verein, der nicht staatlich organisiert ist und der von heute auf morgen sich auflösen kann, im Gesetze speciell zu nominieren? Ich weiss nicht, welche Tendenz dem Antrag des Herrn Python zu Grunde liegt; allein, wenn Sie den Antrag der Kommission annehmen, so haben Sie damit ein für allemal ausgedrückt, dass jeder derartige Verband an den Eisenbahnrat gelangen kann. Sie nehmen nicht einzelne Vereine heraus, wie es beim Antrag des Herrn Python geschieht. Wenn Handel, Industrie und Gewerbe als Gruppen herausgenommen sind, so ist das etwas ganz anderes. Das sind keine politischen oder volkswirtschaftlichen Verbände, sondern ganze Berufsgruppen.

Was die Bestellung der Schiedsgerichte bei Zwistigkeiten anbelangt, so ist es der Sprechende, der in der Kommission den Antrag gestellt hat, eine solche Bestimmung aufzunehmen, aber freilich bei dem Eisenbahnrat, der vom ganzen Schweizervolk gewählt worden wäre. Ich bedaure heute noch, dass der Eisenbahnrat abgeschafft worden ist. Ich bin von dem Gedanken ausgegangen, dass der Eisenbahnrat, der aus je einem Mitglied auf 40,000 Schweizerbürger zusammengesetzt gewesen wäre, in einer solchen Vertrauensstellung gegenüber dem ganzen Volke und den Angestellten der Eisenbahnen sich befunden hätte, dass er die richtige Instanz gewesen wäre. Die Kommission hat diesen Gedanken nun hier herübergenommen. Herr Leumann beantragt mit Recht, diese Bestimmung beim Verwaltungsrat einzuschleiben. Ich bin damit einverstanden, obschon ich offen gestehen muss, dass sie gar nicht mehr denselben Sinn hat, wie wenn der Eisenbahnrat mit dem Amt betraut worden wäre. Immerhin dürfte es der Erwägung wert sein, die Sache aufrecht zu erhalten, weil Sie damit die Instanz bezeichnen würden, an welche solche Vorfälle zu gelangen hätten, um eine gütliche Vermittlung zu erzielen, ohne dass man zuerst eine besondere Kommission bestellen müsste, die dann nicht geschwind genug zu arbeiten vermöchte, sodass der Streik doch ausbrechen würde. Es würde mich freuen,

wenn diese Bestimmung aufgenommen würde, damit nicht der Bundesrat als politische Behörde in dieses Amt eintreten muss, was ich gerne vermeiden möchte. Ich unterstütze daher den Antrag des Herrn Leumann.

**Kellersberger:** Es lohnt sich nicht, über die Frage, ob das Recht der Kreiseisenbahnräte zur Begutachtung von das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen auf das Eisenbahnwesen ihrer Kreise beschränkt werden soll oder nicht, viele Worte zu machen. Ich habe die Ansicht, dass man, wenn man einmal Kreiseisenbahnräte aufstellt, ihre Tätigkeit auch auf ihre Kreise beschränken und den Herren nicht zumuten soll, Fragen zu begutachten, die sie eigentlich nichts angehen und über ihr Ressort hinausgehen. Sonst schaffen Sie double emploi. Sonst haben Sie eine Begutachtung durch den Verwaltungsrat und eine Begutachtung durch die Kreiseisenbahnräte. Es giebt allerdings Fragen, z. B. Tarif- und Fahrplanfragen, wo ein Kreiseisenbahnrat mit einem andern Kreiseisenbahnrat zusammentreten und eine solche Frage behandeln kann. Aber diese Begutachtung wird nur auf Anregung der Bundesbehörden oder Kantonsregierungen gemacht. Die Kreiseisenbahnräte werden von einer höhern Behörde aufgefordert, sich über eine Frage auszusprechen. Wenn nun ein solcher Kreiseisenbahnrat über Fragen sich auszusprechen erlaubt, die nicht in sein Ressort gehören, so lässt die obere Behörde sein Gutachten einfach in den Papierkorb wandern.

Es ist mir gleichgültig, ob Sie meinen Antrag annehmen oder nicht. Ich kann auch darauf verzichten und es den obern Behörden überlassen, ob Sie den Herren Kreiseisenbahnräten weitere Kompetenzen einräumen wollen, als sie in ihrem Geschäftskreis auszuüben haben.

Was die Frage der Berechtigung von landwirtschaftlichen, industriellen und gewerblichen Kreisen, Anregungen an den Kreiseisenbahnrat zu stellen, anbetrifft, so glaube ich, dass sowohl mit der Fassung der Kommission als mit dem Antrag des Herrn Python zu wenig gesagt sei. Ich will nur ein einziges Beispiel citieren. Wenn irgend ein Landesteil ein Begehren, sei es um Tarifiermassigungen oder um Einlage eines Zuges u. dgl., stellen will, so bildet sich ein Initiativkomitee. Dieses Initiativkomitee ladet den betr. Landesteil zu einer Volksversammlung ein. Diese beschliesst eine Eingabe an den Kreiseisenbahnrat. Wenn Sie die Fassung der Kommission acceptieren, haben aber alle diese Leute kein Recht, ein solches Begehren zu stellen. Denn sie sind keine Gesellschaft, kein Verband, kein Verein, sondern nur eine Volksversammlung, ad hoc zusammenberufen. Wollen Sie diese Leute ausschliessen? Auf diese Weise gehen ja die Leute gerade in den meisten Fällen vor.

Was die Schiedsgerichte anbelangt, so ist man mit der Streichung einverstanden. Eventuell stelle ich wie Herr Leumann den Antrag, diese Kompetenz dem Verwaltungsrat zu überweisen.

Ueber Ziffer 4, Beschränkung der Ausgabekompetenz auf Fr. 50,000 per Jahr, hat sich niemand ausgesprochen. Ich nehme an, Sie haben meine Interpretation acceptiert.

**M. Python:** Il est bon que nous ayons un bulletin sténographique des débats qui aura sans doute enregistré les paroles de M. Kellersberger.

M. Kellersberger nous a dit à deux ou trois reprises que le conseil d'arrondissement n'avait aucune signification et que ses préavis pourront être mis au panier à papier. J'en prends note, et je passe outre.

M. Blumer s'étonne ensuite que j'aie mentionné l'association suisse des ouvriers de transports et la fédération ouvrière suisse parmi les associations qui ont le droit de demander des préavis au conseil d'arrondissement. Il se demande quelles peuvent bien être mes intentions, le but de ma proposition. Mon objectif est tout indiqué dans ma proposition elle-même. Il est bon de donner aux membres des associations d'ouvriers dont l'importance et le rôle sont si grands, qu'ils peuvent arrêter le service des trains, le droit de faire entendre leurs revendications. Ce sera sans doute le seul moyen d'éviter si possible les 9 grèves dont on a parlé. Sans cela nous n'aurions plus à l'avenir des grèves locales, comme celles qui se sont déclarées dernièrement. Nous étions à l'enfance de l'art. L'uniformité du réseau nous conduira à la grève générale. Je crois donc qu'il est bon de donner et témoigner de confiance à la fédération ouvrière et de lui indiquer le lieu où elle aura le droit de faire parvenir ses réclamations. Si l'administration centrale ne trouve pas les revendications fondées, elle les jettera à la corbeille à papier dont a parlé M. Kellersberger

**Blumer (Zürich):** Ich muss Herrn Python zwei Worte erwidern. Sie sehen ganz genau, dass ich Recht hatte, das Wort Tendenz zu gebrauchen. Denn es kommt mir ganz und gar nicht in den Sinn, diese Vereine auszuschliessen. Ich bin ebenso, wie Herr Python, einverstanden, dass sie das Recht haben, Anregungen zu Handen der Kreiseisenbahnräte zu machen. Allein Herr Python will uns den Anschein geben, wie wenn wir sie ausschliessen wollten. Das thun wir nicht. Aber wir sagen, dass allen derartigen Vereinen und nicht bloss dem Arbeiterbund und dem Eisenbahnverband das Recht, Anregungen zu machen, zustehe. Ich bitte, das wohl zu unterscheiden.

**M. Python:** Si l'on est d'accord pourquoi ne pas introduire dans la loi ce témoignage que mérite une association intéressante? Je ne vois pas pourquoi nous ne le ferions pas.

**Isler:** In Art. 30 ist meines Erachtens die Frage wegen der Schiedsgerichte das wichtigste, indem damit direkt die Frage der Streikbewegung, soweit sie für die Zukunft in Betracht fällt, angefasst wird.

Ich begreife vollkommen den Gedanken, der zu der vorliegenden Bestimmung geführt hat. Aber jedenfalls ist der Gedanke nicht vollkommen zum Ausdruck gekommen. Ich glaube im Gegenteil, dass die Ziffer 2 eine sogenannte lex imperfecta nach zwei Seiten hin sei. Einmal nach der Seite, dass man

die Bestellung der Schiedsgerichte dem den Parteien zu nahestehenden Kreiseisenbahnrat überträgt. Das gefällt mir nicht. Aber noch unvollkommener ist der Vorschlag nach der Seite hin, dass er etwas voraussetzt, was zuerst zu regeln wäre. Er rechnet mit etwas, was er als selbstverständlich betrachtet, aber wovon wir bis zur Stunde noch kein Wort gesprochen haben. Zuerst müsste von Gesetzeswegen der Grundsatz aufgestellt werden, dass bei Streitigkeiten zwischen den betreffenden Organen die schiedsgerichtliche Erledigung Platz greife. Man könnte eine solche Vervollständigung vornehmen, und es wäre am richtigsten, wenn man diese allgemeine Bestimmung unter dem Titel «Allgemeine Bestimmungen» aufführen würde. Dann könnte man bei Art. 30, Ziff. 2, auf die allgemeine Bestimmung verweisen. Allein die Sache gefällt mir überhaupt nicht recht. Ich glaube, indem Sie einer schiedsgerichtlichen Erledigung solcher Differenzen rufen, begehen Sie eigentlich eine *contradictio in adjecto*. Auf der einen Seite sagen Sie, dass die Beamten und Angestellten der Staatsbahnen Beamte und Angestellte des Bundes seien und unter seinem Gesetz und seinen Disciplinavorschriften stehen, und wir hoffen von diesen Angestellten, dass sie, wie jeder andere Schweizerbürger, sich an diese Vorschriften halten und wie alle andern Beamten, treu und gewissenhaft seien. Damit stimmt es nicht recht, wenn man erklärt, dass ein Moment eintreten könne, wo auf der einen Seite, sagen wir also auf der Seite der Angestellten, alle diese Vorschriften missachtet werden. Nichts steht so mehr fest, und es bedarf einfach der Berufung auf das Schiedsgericht, und das, was man als die Säule der Ordnung betrachtet hat, fällt zusammen. So sehr ich den guten Gedanken, der dem Schiedsgericht zu Grunde liegt, anerkenne und zugebe, dass auch künftighin im gegebenen Moment ein vermittelndes Manneswort unter Umständen gutes wirken und Unglück verhüten kann, so kann ich mich doch nicht recht mit dieser gesetzlichen Regelung einverstanden erklären und sagen: ja, die Vorschriften gesetzlicher und disciplinarischer Natur für die Beamten und Angestellten des Bundes gelten bis zu einem gewissen Grad auch für die Eisenbahnbeamten, aber nur bis zu einem gewissen Grad, nachher findet die Regelung durch das Schiedsgericht statt. Dazu kann ich mich nicht verstehen. Man darf den Staatsbahnbetrieb durchaus nicht mit der Situation, die wir bis jetzt gehabt haben, verwechseln. Es ist im andern Rat mit Recht bemerkt worden, dass im letzten Streik das Schiedsgericht sich als eine Wohlthat erwiesen hat. Unter dem Privatsystem kann sich das wiederholen und da wäre die Schaffung von *Prud'hommes* oder von einer einzelnen höhern Stelle, die sich dieser Aufgabe unterzieht, sehr zu begrüßen. Aber unter den Staatsbahnen ist die Sache ganz anders. Der Gedanke, der der Ziffer 2 zu Grunde liegt, ist unter der Privatwirtschaft entstanden. Aber wir haben es hier mit der Zukunft zu thun und für die Staatsbahnen lässt sich derselbe nicht durchführen, ohne dass dadurch gerade das Gegenteil von dem erzielt wird, was man will.

**Bundesrat Zemp:** Ich möchte Ihnen empfehlen, bei Ziffer 1 die Fassung der Kommission anzunehmen. In der Kommission ist die Anregung einer weitem

Specialisierung einer Prüfung unterzogen worden und die Kommission hat sich in ihrer grössern Mehrheit dahin verständigt, diese Gebiete in der Ausdrucksweise: «andere volkswirtschaftliche Verbände» zusammenzufassen.

Noch ein Wort zu Ziffer 2. Der Gedanke selbst ist durch die vorliegende Fassung jedenfalls nicht richtig zum Ausdruck gebracht. Herr Ständerat Blumer hat nicht so sehr darauf hingewiesen, dass bei Zwistigkeiten zwischen Verwaltung und Angestellten ein urteilendes Gericht bestellt werden müsse, sondern vielmehr darauf, dass es zweckmässig wäre, schon bei Beginn einer solchen Bewegung die beidseitigen Anschauungen durch eine dritte Vertrauensperson zu untersuchen, die Streitenden zusammenzubringen und eine Vermittlung herbeizuführen. Nun sprechen wir von der Bestellung eines Schiedsgerichtes. Wir brauchen die mehr formalistische Ausdrucksweise, die dahin gedeutet werden könnte, dass man die Einsetzung eines urteilenden Gerichtes bezwecke. Ich glaube, der Gedanke des Herrn Blumer würde durch folgende Fassung richtiger zum Ausdruck kommen: 2. «Die Bezeichnung von Vertretern des Kreiseisenbahnrates zum Zwecke der Begleichung von Zwistigkeiten zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihren Beamten und Angestellten.» Es mag sein, dass man noch eine bessere Redaktion findet. Es ist dann nicht gesagt, dass diese Vertreter aus dem Rate selbst genommen werden müssen, aber auch nicht, dass es nicht Mitglieder des Rates sein können. Das kommt darauf an. Vielleicht findet man geeignete Personen ausserhalb des Rates, vielleicht aber nicht.

Noch ein Wort gegenüber Herrn Leumann. Es heisst hier, dass man Streitigkeiten zwischen Beamten und Angestellten und der Verwaltung der Staatsbahnen im Auge hat. Da können Sie nicht den Verwaltungsrat, der ja vorzugsweise die Stelle ist, die verwaltet, als unbeteiligten versöhnenden Richter bezeichnen. Noch viel weniger passt die Generaldirektion. Wir haben gesehen, dass die Streitigkeiten zunächst zwischen den Beamten und den Direktoren entstehen. Die Direktoren haben Gesuche irgend welcher Art von Seiten der Angestellten abgewiesen. Dann ist die Bewegung gewachsen und sie hat sich mehr und mehr gegen die Mitglieder der Direktion gerichtet. Wie wollen Sie nun diese Direktoren als Friedensrichter bezeichnen? Die Angestellten werden Ihnen sagen, dass sie diese Leute nicht als die geeigneten Personen, um den Frieden herbeizuführen, anerkennen. Das Richtige ist, was hier steht. Der Kreiseisenbahnrat ist die richtige Behörde. Wenn es sich um Streitigkeiten zwischen Beamten und Angestellten eines Kreises mit der Kreisverwaltung handelt, so sind dieselben gegen die Kreisdirektion, nicht gegen den Eisenbahnrat gerichtet. Denn der Eisenbahnrat wählt die Angestellten und Beamten nicht. Der Kreiseisenbahnrat, der nicht die Geschäftsführung hat, sondern nur mehr eine kontrollierende Behörde ist, scheint mir daher die geeignete Stelle zu sein, um solche Zwistigkeiten zu schlichten.

Bei Ziffer 4 möchte ich Ihnen empfehlen, das Amendement des Herrn Kellersberger anzunehmen. Wir müssen doch vermeiden, dass nicht die Auslegung Platz greife, dass der Kreiseisenbahnrat im gleichen Budgetjahr mehrmals Ausgaben von Fr. 50,000 beschliessen könne. Vielleicht würde man sich dahin vereinigen können, dass man das Maximum auf Fr. 100,000 erhöht. Dann ist eine ziemlich grosse

**Kompetenz der Kreiseisenbahnräte geschaffen. Weiter zu gehen würde ich nicht für zweckmässig halten.**

**Leumann:** Ich bedaure, konstatieren zu müssen, dass ich in Bezug auf Ziffer 2 durch den Herrn Departementschef nicht belehrt worden bin. Seine Ausführungen haben vielmehr bewiesen, dass mein Antrag richtig ist. Ein Beispiel: Sie haben letzthin gelesen, dass bei einer Eisenbahngesellschaft die Organisation der Arbeiter verlangte, dass ein höherer Beamter abgesetzt werde. Die Arbeiter gehen in diesem Fall zur Direktion und stellen ein Gesuch. Setzen wir den Fall, wir haben Staatsbahnen. Dann gehen sie zur Kreisdirektion und zum Kreiseisenbahnrat. Wenn da ihrem Begehren nicht entsprochen wird, wird es sich fragen, ob nicht der Streik ausbrechen soll. Die Arbeiter betrachten dann selbstverständlich Kreisdirektion und Kreiseisenbahnrat als Partei. Da bedarf es doch durchaus einer Stelle ausserhalb dieser beiden Stellen, um zu vermitteln. Ich glaube, dass es der Verwaltungsrat sein müsste. Herr Bundesrat Zemp hat vom Eisenbahnrat gesprochen. Aber der Eisenbahnrat existiert in unserer Organisation nicht mehr. Diejenige Stelle, welche als unparteiisch betrachtet werden könnte, ist der Verwaltungsrat. Deshalb beantrage ich für den Fall, dass Sie Ziffer 2 überhaupt stehen lassen wollen, sie bei Art. 17 als Ziffer 19 einzustellen.

Nach dem, was ich der heutigen Diskussion entnommen habe, halte ich dafür, dass es besser wäre, Ziffer 2 überhaupt zu streichen.

**Kellersberger:** Ich gehe mit dem Antrag des Herrn Bundesrat Zemp einig, in Art. 30 Ziffer 4 die Summe von Fr. 50,000 auf Fr 100,000 zu erhöhen.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich erkläre mich in erster Linie mit dem Antrag des Herrn Hildebrand einverstanden, in Art. 30 die Wahl des Präsidenten und Vizepräsidenten durch den Kreisrat vorzusehen.

Was dagegen die andere Anregung des Herrn Hildebrand anbelangt, das Sekretariat für Generaldirektion, Verwaltungsrat, Kreisdirektionen und Kreiseisenbahnräte im Gesetz zu bezeichnen, so glaube ich, das sei nicht notwendig. Es werden selbstverständlich Sekretariate geschaffen werden und ich betrachte es als ebenso selbstverständlich, dass das Sekretariat der Generaldirektion die Verhandlungen des Verwaltungsrates und das Sekretariat der Kreisdirektion die Verhandlungen des Kreiseisenbahnrates protokolliere.

Ferner möchte ich Ihnen beantragen, den Antrag des Herrn Kellersberger, dass jedem Bürger gestattet werde, an den Kreiseisenbahnrat zu gelangen und über irgend eine Frage, welche das Eisenbahnwesen betrifft, ein Gutachten zu verlangen, nicht anzunehmen. Das geht zu weit. Wenn Sie das beschliessen, so werden alle Bürger des Landes, wenn sie irgend einen Anstand mit den Bahnen haben, an die Kreiseisenbahnräte gelangen und ein Gutachten von ihnen verlangen. Diese Gutachten müssen

dann an die obere Behörden geführt werden. In diesem Falle könnten die Kreisräte fast das ganze Jahr sitzen, um alle die eingehenden Reklamationen zu erledigen.

Wenn der Fall vorkommt, von dem Herr Kellersberger gesprochen hat, dass eine ganze Landesgegend beteiligt ist, so wird sich schon jemand, irgend ein Kreisrat oder eine Organisation, finden, der die Sache einleitet.

Was die Bestellung von Schiedsgerichten anbelangt, so glaube ich, Herr Bundesrat Zemp habe da das Richtige getroffen. Ich möchte die Bestellung der Schiedsgerichte vor allem aus nicht dem Verwaltungsrat übertragen. Denn der Verwaltungsrat ist in der Regel Partei. Die Anstände der Angestellten richten sich gegen die Generaldirektion, die Kreisdirektionen, aber auch gegen den Verwaltungsrat als oberste Behörde.

Mit dem Antrag des Herrn Kellersberger, die Entscheidung über Summen, welche über das Budget hinausgehen, auf Fr. 100,000 im Jahr zu beschränken, erkläre ich mich einverstanden. Ich wollte den gleichen Antrag stellen. Der Antrag der Kommission geht etwas weit und schon im Schosse der Kommission sind Befürchtungen aufgetaucht. Wenn ein Kreiseisenbahnrat sechs oder sieben mal Fr. 50,000 beschliesst, so macht das im Jahr schon einen Betrag von Fr. 300,000 bis 400,000 aus und wenn alle Kreisräte so beschliessen, kommen wir auf eine jährliche Summe von 2 $\frac{1}{2}$  Millionen. Das wäre eine starke Störung der Oekonomie der Bundesbahnfinanzen.

Noch eine kleine redaktionelle Verbesserung. Unter Ziffer 1 litt. e heisst es «aus seiner Mitte», oben steht «Der Geschäftskreis der Kreiseisenbahnräte umfasst» und es muss also gesetzt werden: «aus ihrer Mitte».

#### Abstimmung. — Votation.

Der Antrag des Herrn Python zu Ziffer 1 unterliegt in eventueller Abstimmung mit 30 gegen 7 Stimmen gegenüber der Fassung der Kommission, und diese wird mit einer Mehrheit von 32 Stimmen festgehalten, gegenüber dem Antrag des Herrn Kellersberger.

Bei Ziffer 2 wird eventuell mit Mehrheit gegen 3 Stimmen entschieden, dass eine Bestimmung über die Wahl von Schiedsgerichten hier einzureihen wäre und nicht unter Art. 17, Ziffer 19.

Hierauf wird der Zusatz des Herrn Python zum Kommissionsantrag: «auf Wunsch einer der Parteien», mit einer Mehrheit von 27 Stimmen angenommen, dieser so amendierte Antrag der Kommission aber mit 21 gegen 20 Stimmen verworfen gegenüber der von Herrn Bundesrat Zemp vorgeschlagenen Redaktion.

Schliesslich erklärt sich der Rat in definitiver Abstimmung mit 23 gegen 19 Stimmen für Streichung dieser Ziffer.

Bei Ziffer 4 wird der Antrag des Herrn Kellersberger mit 24 gegen 15 Stimmen gegenüber dem gedruckten Antrag der Kommission beschlossen.

Mit einer Mehrheit von 30 Stimmen werden endlich die Anträge der Herren von Arx und Hildebrand angenommen.



(La votation aboutit aux résultats ci-après:

Chiffre 1<sup>er</sup>. La rédaction de la commission l'emporte par 30 voix contre 7 sur celle de M. Python et par 32 voix sur celle de M. Kellersberger.

Chiffre 2. La majorité contre 3 voix décide éventuellement de placer la disposition relative aux tribunaux arbitraux ici plutôt qu'à l'art. 17 (chiffre 19).

Puis l'adjonction de M. Python au texte de la commission «sur la réquisition de l'une des parties» est adoptée éventuellement par 27 voix, mais le texte ainsi amendé de la commission est rejeté par 21 voix contre 20 au profit de la rédaction proposée par M. Zemp, conseiller fédéral.

Puis, au vote définitif, le conseil, par 23 voix contre 19, retranche le chiffre 2.

Chiffre 4. La proposition de M. Kellersberger l'emporte par 24 voix contre 15 sur le texte imprimé de la commission.

Enfin, les amendements de MM. Hildebrand et von Arx sont adoptés par des majorités de 30 voix.)

---

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.07.1897 - 08:00
Date	
Data	
Seite	739-756
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 809

dies in Zukunft nicht um Mehrausgaben handeln würde, so wäre das nicht richtig, indem schon jetzt auf dem Verordnungsweg Mehrausgaben gemacht werden, für das laufende Jahr z. B. im Betrag von einer halben Million. Wir empfehlen Ihnen also, abgesehen von den beiden Aenderungen, die wir Ihnen vorschlagen, die Annahme der Fassung des Nationalrats.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

*Art. 9—12.*

Stössel, Berichterstatter der Kommission: Zu den Schluss- und Uebergangsbestimmungen sind keine Bemerkungen zu machen, da keine Differenzen vorliegen und das Postulat, das der Ständerat angenommen hat, nunmehr selbstverständlich dahinfällt. Damit wäre also die ganze Vorlage erledigt.

Geht an den Nationalrat.  
Au Conseil national.

## Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung der Detailberatung. — *Discussion article par article.*  
(Siehe Seite 739 hievör. — Voir page 739 ci-devant.)

*Art. 31.*

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 32.*

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 33.*

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Wir haben über diesen Artikel bereits gestern des langen und breiten diskutiert. Es hat darüber eine Abstimmung stattgefunden, weil die Minderheit der Kommission beantragt, dass die Wahl der Kreisdirektionen durch die Kreisräte vorgenommen werden soll.

M. Python: Je voudrais amender la rédaction de la majorité de la commission en disant: «La nomination a lieu sur une double proposition du conseil d'arrondissement» et en supprimant les mots: «mais sans que ces propositions lient le conseil d'administration».

Je reprends ici la proposition que j'avais eu l'honneur de présenter à l'occasion de la nomination de la direction générale et qui n'avait échoué qu'à une voix.

Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag des Herrn Python wird mit 22 gegen 15 Stimmen verworfen.

(L'amendement, proposé par M. Python, est écarté par 22 voix contre 15.)

Präsident: Wir haben nun den Art. 33 der bundesrätlichen Vorlage zu bereinigen. Die Kommission

beantragt die Streichung des ersten Alineas und es ist keine Opposition dagegen erhoben worden. Es wäre nun vielleicht richtig, wenn man den von diesem Artikel noch einzig übrig bleibenden Satz: «Die Direktionsmitglieder müssen am Sitze der Kreisdirektion wohnen» dem Art. 33 der Kommissionsvorlage anhängen würde.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Ich bin mit diesem Vorschlag einverstanden.

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 34.*

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 35.*

Präsident: Ich schlage Ihnen vor, diesen Artikel ziffernweise zu behandeln. Ich frage den Herrn Berichterstatter an, ob er Bemerkungen zum Ganzen zu machen wünscht.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Es besteht keine Differenz mit dem Bundesrat und ich habe deshalb auch keine Bemerkung anzubringen.

*Ziffer 1 und 2.*

Angenommen. — (*Adoptés.*)

*Ziffer 3.*

M. Python: Du texte qui nous est proposé par la majorité de la commission au troisième alinéa de l'art 35, il résulte qu'une direction d'arrondissement n'a pas même le droit d'exécuter les travaux de construction qui concernent son propre réseau, cela

dépend de la bonne volonté de la direction générale; vous lui donnez par conséquent moins de compétence que n'en a actuellement l'inspecteur de certains réseaux. Je propose donc de supprimer les mots: «sous réserve des décisions contraires prises dans chaque cas particulier par la direction générale.»

L'exécution des travaux devrait être remise à la direction d'arrondissement du réseau sous réserve de l'approbation des prix et des contrats par la direction générale.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Der Unterschied zwischen dem Antrag der Kommission und demjenigen des Herrn Python besteht darin, dass Herr Python die Ausführung sämtlicher Beschlüsse des Verwaltungsrats betreffend Ergänzungs-, Vergrößerungs- und Bauarbeiten der Kreisdirektion überweisen will, während die Kommission dieselben der Kreisdirektion nur überweisen will, «soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird». Es ist nun ganz selbstverständlich, dass in Bezug auf den gewöhnlichen Ausbau des Netzes die Kreisdirektionen das Nötige verfügen werden. Allein nach dem Antrag Python gienge man viel weiter. Wenn z. B. in einem Kreis eine neue Linie beschlossen wird, so müsste nach Antrag Python diese neue Linie ausschliesslich durch die Kreisdirektion gebaut werden. Oder stellen Sie sich einen Bahnhofumbau vor, der, wie in Zürich, 23 Millionen kostet. Ich stelle mir vor, dass für solche Sachen die Generaldirektion Personal zur Verfügung hat, welches die Kreisdirektion nicht besitzt. In solchen Fällen soll man Ausnahmen von der Regel machen und gestatten, dass die bezüglichen Arbeiten von der Generaldirektion aus geleitet werden. Ich möchte Ihnen also den Antrag der Kommission empfehlen.

**M. Python:** Un mot de réponse: Il ne s'agit pas de constructions nouvelles; la loi dit: les travaux de parachèvement et les autres modifications dans les constructions sur le réseau etc. Il ne s'agit donc que des travaux ordinaires, du reste, il est inutile d'insister.

**M. Gavard:** L'observation qui vous a été faite par M. Python est absolument juste. L'article qui détermine les attributions de la direction générale est précis; au numéro 15, il charge celle-ci: «de pourvoir à l'exécution des travaux neufs et de parachèvement, pour autant que les directions d'arrondissement n'en sont pas chargées.» Par conséquent, l'objection formulée tout à l'heure par M. von Arx disant que l'amendement de M. Python aurait pour effet de charger les directions d'arrondissement de la construction des lignes nouvelles est dénuée de fondement.

Je crois qu'il est bon de donner aux directions d'arrondissement certaines compétences qui ne puissent leur être enlevées par une simple décision de la direction générale. Il me semble que, sur ce point, on pourrait donner satisfaction à la minorité de la commission. J'appuie par conséquent la proposition de M. Python.

**Abstimmung. — Votation.**

Der Antrag Python wird mit 22 gegen 19 Stimmen verworfen.

(La proposition de M. Python est rejetée par 22 voix contre 19.)

*Ziffer 4—9.*

Angenommen. — (Adoptés.)

*Ziffer 10.*

**M. Python:** Au chiffre 10, je propose de supprimer les mots: «sous réserve de l'art. 28, chiffre 19». Il s'agit ici de questions de gestion qui peuvent être maintenues dans les attributions des directions d'arrondissement. Ici encore la réserve introduite aurait pour effet de faire tout dépendre de la bonne volonté de la direction générale.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich möchte Ihnen empfehlen, an dem Vorbehalt festzuhalten, indem gewisse Anschaffungen von der Generaldirektion gemacht werden.

**Abstimmung. — Votation.**

Der Antrag Python wird mit 21 gegen 16 Stimmen abgelehnt.

(La proposition de M. Python est rejetée par 21 voix contre 16.)

*Ziffer 11 u. 12.*

Angenommen. — (Adopté.)

*Ziffer 13.*

**M. Python:** Vous avez dit ce matin que pour toutes les réclamations importantes la direction générale prononcerait et vous statuez ici que les réclamations dans les cas de responsabilité civile, ensuite de mort d'homme ou de lésions corporelles, sont du ressort des directions d'arrondissement.

Il semble cependant que quand il s'agit de mort d'homme une réclamation possède une certaine importance.

Je ne fais pas de proposition, du reste, c'est une simple observation que je désirais présenter.

**Präsident:** Stellt Herr Python keinen Antrag?

**M. Python:** Es war nur eine kleine Bemerkung.

Ziffer 14.

Angenommen. — (Adopté.)

Ziffer 15.

Angenommen. — (Adopté.)

**Muheim:** Ich ergreife das Wort, um die Aufnahme einer Ziffer 16 zu empfehlen. Sie haben vor einigen Tagen eine beschränkte Steuerpflicht der Bundesbahnen festgestellt. Die Ausmittlung dieser Steuerpflicht, insbesondere die Ausmittlung der steuerpflichtigen Immobilien und des Steuerwerts derselben, wird zu Auseinandersetzungen zwischen den Bahnen und den kantonalen und kommunalen Behörden, unter Umständen auch zu gerichtlichen Verhandlungen führen. Es scheint mir nun absolut notwendig zu sein, dass diese Funktion irgend einem Organ der Eisenbahnverwaltung zugewiesen werde. In der Natur der Sache liegt es, dass es sich hier in einzelnen Fällen um kleinere Geschäfte, um Geschäfte lokaler Natur handelt, die also auch mehr vom lokalen Standpunkt aus beurteilt werden müssen. Um grössere Geldsummen kann es sich dabei nicht handeln. Deshalb wäre es wohl gerechtfertigt, die Steuerangelegenheiten den Kreisdirektionen zuzuweisen. Deshalb beantrage ich, es möchte als Ziffer 16 aufgenommen werden:

«16. die Steuerangelegenheiten.»

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich erkläre mich mit diesem Antrag einverstanden.

**Scherb:** Ich stelle den Gegenantrag. Ich begreife ganz gut, dass man im Gesetz sagen muss, wer sich dieser Sache anzunehmen hat. Mir scheint, dass dies der Generaldirektion zu übertragen sei. Solche Sachen müssen einheitlich geregelt werden. Man kann nicht im einen Kreis diese und im andern wieder andere Grundsätze anwenden. Ich bin also nur einverstanden mit dem Antrag des Herrn Muheim, wenn der Zusatz zu den Kompetenzen der Generaldirektion gemacht werden soll.

**M. Python:** Avec le rachat, l'unification des impôts ne sera pas opérée; ceux-ci varient de canton à canton. Lorsqu'il s'agira d'immeubles situés au fond des Grisons qui sera mieux placé, la direction générale ou la direction d'arrondissement?

Il ne faut pourtant pas pousser les choses à l'extrême.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich möchte Sie wirklich ebenfalls bitten, derartige kleine Angelegenheiten durch die Kreisdirektionen erledigen zu lassen und nicht die Generaldirektion damit zu behelligen. Wir haben allerdings einen Steuerartikel angenommen, aber nur in Bezug auf die Immobilien, welche nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb stehen. Solche kleine Steuer-

fragen können ganz wohl von der Kreisdirektion erledigt werden.

**Scherrer:** Ich glaube, es handelt sich hier nicht um die Festsetzung der Steuer an und für sich; dagegen kann es sich darum handeln, ob im Prinzip dieser oder jener Gegenstand der Steuerpflicht unterworfen ist. Herrschen nun darüber zwischen den staatlichen und kantonalen Organen Differenzen, so scheint es mir wirklich richtig zu sein, wenn da die Bundesbahnen von einem einheitlichen Gesichtspunkt aus ihren Standpunkt vertreten und es nicht darauf ankommen lassen, dass die eine Kreisdirektion diese Konzession macht und eine andere Kreisdirektion wieder eine andere oder gar keine. Deshalb möchte ich dieses Geschäft der Generaldirektion übertragen. Aber ich halte es nicht für nötig, in dem Artikel über die Kompetenzen der Generaldirektion eine bezügliche Bestimmung aufzunehmen, da die Kompetenz der Generaldirektion selbstverständlich ist, wenn nichts bestimmt ist. Ich verweise auf den Eingang des Art. 25, wo es heisst: «Der Generaldirektion liegt, soweit das gegenwärtige Gesetz keine Ausnahmen oder Einschränkungen enthält, . . . . die gesamte Geschäftsführung ob.»

**Muheim:** Ich möchte dem letzten Votum gegenüber nur betonen, dass auch bei meinem Vorschlag der einheitliche Standpunkt in der Sache nicht verloren geht, indem die Kreisdirektionen beständig in Verbindung mit der Generaldirektion stehen. Es ist nirgends verboten, dass die Kreisdirektion in jedem einzelnen Falle bei der Generaldirektion wenigstens Rat einholen kann. Die Kreisdirektionen sind gesetzlich zu gewissen Zusammenkünften mit der Generaldirektion verpflichtet; da können sie beliebige Gegenstände mit der Generaldirektion besprechen.

Gegenüber Herrn Scherb bemerke ich, dass es sich nicht um eine einheitliche Taxation handeln kann, sondern dass von Ort zu Ort, von Gemeinde zu Gemeinde der Wert der verschiedenen Objekte sehr wechselt. Denn wenn der Wert der Immobilien festgesetzt werden soll, so müssen die lokalen Verhältnisse ins Auge gefasst werden, und diese werden in der That viel leichter und richtiger von den Kreisdirektionen beurteilt werden können, als von der Generaldirektion, die weit weg wohnt und gar nicht in die Lage kommt, sich mit solchen lokalen Verhältnissen zu befassen. Dann mache ich Sie auch darauf aufmerksam, dass es sich unter Umständen um ausserordentlich kleine Objekte handeln kann, und da könnten wir dann am Ende das Schauspiel erleben, dass die Beaugenscheinigung, die Reise zu diesen Objekten, weit mehr Geld beanspruchen würde, als was den Kantonen oder Gemeinden von diesen Objekten an Steuern ausgerichtet werden muss. Dazu sollte man nicht Hand bieten. Ich wiederhole: ich halte es für richtig und korrekt, wenn diese Geschäfte bei den Kreisdirektionen bleiben.

**Scherb:** Ich schliesse mich dem Antrag Scherrer an, gar nichts aufzunehmen.

Abstimmung. — *Votation.*

Mit Mehrheit wird der Antrag Muheim angenommen.

(La proposition de M. Muheim est adoptée.)

Art. 36.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 37.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 38.

**Isler:** Ich stelle den Antrag, bei Ziffer 4 auf Fr. 100,000 zu gehen. Fr. 50,000 ist zu wenig. Die Generaldirektion hätte sich sonst jeden Augenblick mit solchen Dingen zu befassen.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich bin mit diesem Antrag einverstanden.

Angenommen nach Antrag Isler. — (Adopté d'après la proposition de M. Isler.)

Art. 39.

Angenommen. — (Adopté.)

**Präsident:** Wir hätten nun noch den Antrag des Herrn Python bezüglich der Aufnahme einer Protokollerklärung zu behandeln:

«Der Ständerat erklärt zu Protokoll, dass der in Beratung liegende Entwurf eines Bundesgesetzes über den Erwerb und Betrieb der Eisenbahnen, sofern er in Kraft tritt, nicht bezweckt und nicht zur Folge haben wird, die in den Eisenbahnkonzessionen enthaltenen Vorschriften und Bedingungen über den Rückkauf abzuändern.»

**M. Python:** Si la question n'avait pas été remise sur le tapis, je ne serais pas revenu sur ce point, pouvant me déclarer parfaitement satisfait des déclarations nettes, précises, formelles, faites dans cette enceinte par deux juristes éminents, M. le procureur général Scherb et M. Isler, mais l'un de nos collègues a cru hier devoir soulever de nouveau la question, et je crois qu'il serait bon que le conseil la tranchât enfin.

J'ai voulu, sous forme d'un postulat, prier le conseil fédéral, de s'expliquer sur ce point du projet, attendu qu'il n'y a que son auteur qui puisse nous renseigner d'une façon claire et précise, sur la portée des propositions qui y sont formulées.

Mais vous avez entendu expliquer ce matin que le conseil fédéral ne pouvait pas se réunir en raison des séances des chambres, de sorte qu'il était impossible à cette haute autorité de donner son avis avant la clôture de la discussion et le vote final sur la loi.

Ma proposition devait naturellement intervenir avant la fin de la discussion; la loi une fois discutée, elle n'avait plus sa raison d'être, puisqu'il s'agit de fixer la portée de cette loi avant que le conseil soit appelé à se prononcer définitivement.

C'est pourquoi j'ai préféré m'arrêter à une autre formule pour épargner au conseil fédéral le soin de se prononcer là-dessus, — j'a cru remarquer en effet qu'il préférerait ne pas le faire — et j'ai pensé que j'avais le droit de soumettre une proposition au conseil des états.

Nous discutons en ce moment une loi. Par conséquent, les chambres fédérales ont le droit de fixer la portée de cette loi, un député a celui de demander qu'on soit au clair sur la portée de toutes les dispositions.

Il n'y a rien qui soit de nature à m'inquiéter dans les textes de la loi que nous venons de discuter. Mais comme j'ai déjà eu l'honneur de vous le dire, à côté de ces textes se trouve l'exposé des motifs. Lorsque le juge est appelé à interpréter une loi, l'une des premières questions qu'il se pose est celle de savoir quelle a été la volonté du législateur. Or, pour arriver à connaître sa volonté que fait le juge? Il consulte l'exposé des motifs de la loi, les délibérations du législateur.

Or, si les délibérations qui ont eu lieu jusqu'à présent peuvent être considérées comme satisfaisantes, certains passages de cet exposé sont de nature certainement à donner de l'inquiétude, à faire naître des scrupules, et c'est pour les prévenir, pour couper court à toute inquiétude que je dépose ma proposition. Je crois qu'il n'est dans l'intention de personne, en adoptant cette loi, de modifier les clauses des concessions en vue du rachat. J'ai consulté la plupart des juristes de cette assemblée, tout le monde m'a dit: Il n'y a pas de doute sur ce point, nous sommes d'accord avec vous, cela va sans dire. Il n'en est pas un seul qui m'ait dit le contraire. Puisqu'il en est ainsi, disons aussi au protocole que: Le projet de loi sur l'acquisition et sur l'exploitation des chemins de fer par la Confédération n'a pas pour but et n'aura pas pour conséquence de modifier les clauses et conditions de rachat fixées dans les concessions. Vous le voyez, je demande peu de chose, et mets chacun à l'aise.

J'aurais pu aller plus loin, mais je ne veux pas aggraver la difficulté et me borne à réclamer le minimum de ce que je puis demander. J'ai pensé que cette proposition ne donnerait lieu à aucune discussion, puisqu'elle répond au sentiment de tous, du moins de tous les juristes que j'ai eu l'honneur de consulter.

**Scherb:** Ich beantrage Ihnen, den Antrag des Herrn Python abzulehnen. Ich habe vor einigen Tagen, wie ich glaube, klaren Aufschluss erteilt und meine Ansicht über die Stellung des Bundesgerichtes ausgesprochen. Ich habe erklärt, dass nach meiner Auffassung das Bundesgericht bei der

Festsetzung der Grundsätze für den Rückkauf nicht an das Rechnungsgesetz gebunden sei und dass materielle Bestimmungen der Konzessionen durch ein späteres Gesetz nicht abgeändert werden. Ich habe meine Ansicht durchaus nicht geändert und halte sie jetzt noch für richtig. Und da der verehrliche Chef des Eisenbahndepartements hier anwesend ist, glaube ich auch sagen zu können, dass nach den Mitteilungen, die mir geworden sind, auch der Herr Chef des Departements meine Ansicht im wesentlichen teilt. Wenn ich nun aber trotzdem den Antrag stelle, auf die Anregung des Herrn Python nicht einzutreten, so geschieht dies aus folgenden Gründen: Es könnte mir ja persönlich nur angenehm sein, wenn meine Ansicht zur Ansicht des Rates erhoben würde. Ich nehme auch an, dass die Mehrheit des Rates meiner Ansicht ist. Allein es ist doch etwas anderes, ob ein Mitglied des Rates eine persönliche Meinung ausspricht, oder ob dies der Rat in einer gewissen offiziellen Form thut. Die Tendenz des Herrn Python geht dahin, dem vorliegenden Gesetz eine gewisse authentische Interpretation zu geben und einen gewissen Einfluss auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtes auszuüben, das Bundesgericht nach einer bestimmten Richtung zu binden, ihm die Direktion zu geben: Du darfst das Rechnungsgesetz bei der Entscheidung der Frage überhaupt nicht berücksichtigen. Ich glaube, das gehe zu weit und das sei ein Eingriff in die Rechte des Bundesgerichtes. Das Bundesgericht entscheidet souverän. Es ist verpflichtet, nach dem Gesetze zu urteilen, nach dem Text des Gesetzes, aber nicht nach den Meinungen einzelner Mitglieder des Rates oder des ganzen Rates. Es kann eine derartige Interpretation gar nicht berücksichtigen. Die Bundesversammlung hat die Gesetze zu geben, den Text festzustellen, aber die Anwendung dieser Gesetze, ihre Interpretation, ist nicht Sache der Bundesversammlung, sondern entweder Sache der Exekutive oder des Bundesgerichtes. Ich glaube, auch Herr Python wird damit einverstanden sein.

Nun sage ich aber noch weiter: eine solche Protokollerklärung hat gar keinen Wert. Wir sind berechtigt, unsere innern Angelegenheiten einseitig zu ordnen, wir können z. B. die Reglemente für unsere Beratungen erlassen, aber wir können durch eine Protokollerklärung niemand binden, weder den Nationalrat, noch das Volk, noch das Bundesgericht. Warum also eine solche Erklärung aufnehmen? Ich glaube, es sei der Würde des Rates viel angemessener, auf den Text des Gesetzes zu verweisen und zu sagen: Hier ist unsere Ansicht, hier ist unser Wille ausgesprochen. Darin, wie gesagt, hat Herr Python meines Erachtens recht, dass die in den Eisenbahnkonzessionen enthaltenen Vorschriften und Bedingungen für den Rückkauf durch das vorliegende Gesetz nicht abgeändert werden sollen. Es kann mir aber Herr Python keinen Artikel des Gesetzes zeigen, aus dem auch nur im entferntesten geschlossen werden könnte, dass solches die Absicht des Rates gewesen wäre. Wenn nun dem so ist, warum sollen wir dann noch eine Erklärung abgeben, dass wir das nicht wollen?

Aus diesen Gründen nehme ich an, es sei richtiger, von einer solchen Protokollerklärung Umgang zu nehmen. Im Grunde selbst bin ich mit Herrn

Python einverstanden, dass dieses Gesetz an den Rückkaufsbestimmungen in den Konzessionen absolut nichts ändert.

**Bundesrat Zemp:** Nachdem Herr Python sein Postulat in anderer Form in Diskussion gebracht und es dem Rat gefallen hat, über dasselbe in seiner neuen Form zu verhandeln, so nehme ich an, es sei Ihr Wille, die Sache heute zu erledigen. Nun habe ich Ihnen heute erklärt, weshalb es bis zur Stunde nicht möglich war, die Ansicht des Bundesrates darüber einzuholen. Ich bin in der That auch nicht in der Lage, namens des Bundesrates zu sprechen. Dagegen bin ich bereit, meine persönliche Meinung mitzuteilen. Und diese ist folgende. Durch das Rechnungsgesetz ist an den materiellen Bestimmungen der Konzessionen betreffend den Rückkauf der Bahnen nichts geändert worden. Ebenso ist durch das vorliegende Rückkaufsgesetz an diesen Bestimmungen nichts geändert worden. Ich verstehe darunter, dass fortan folgende Bestimmungen der Konzessionen in Kraft bleiben — ich habe da speziell die Konzession für die Jura-Simplon-Bahn im Auge —: Der Bund hat im Falle des Rückkaufs den 25fachen durchschnittlichen Reinertrag der zehn Jahre, welche der Rückkaufserklärung vorausgehen, zu bezahlen aber mindestens die Anlagekosten. Von dem Kostenpreis sind abziehbar die Reservefonds und Erneuerungsfonds. Die Bahngesellschaft ist verpflichtet, die Bahn in vollkommen befriedigendem Zustand zu übergeben. Wenn dies nicht geschehen kann, so ist die Bahn verpflichtet, sich einen entsprechenden Abzug von der Kaufsumme machen zu lassen. Das sind die Bestimmungen über den Rückkauf, und hieran ist nichts geändert worden, ich wiederhole es, weder durch das Rechnungsgesetz, noch durch die vorliegende Rückkaufsvorlage. Dabei bin ich allerdings auch der Meinung, dass das Bundesgericht, wenn es zum Urteilen kommt, sei es über die Festsetzung der Grundsätze, welche für die Ausmittlung des Rückkaufspreises massgebend sind, sei es für die Feststellung des Rückkaufspreises selbst, freies Ermessen hat, diejenigen Gesetze anzuwenden, welche es anwenden zu müssen glaubt und dass es an eine Verfügung der Räte über die Anwendbarkeit eines Gesetzes nicht gebunden ist. Ich stimme also in allen Beziehungen mit Herrn Scherbs Ansicht überein, die er Ihnen vor einigen Tagen vorgebracht hat.

**Ritschard:** Ich nehme Veranlassung, zu erklären, dass ich materiell vollständig den Ausführungen beipflichte, die uns letzthin Herr Scherb und auch Herr Isler gemacht hat. Es scheint mir nun, weil etwelche Zweifel über die Tragweite des Rechnungsgesetzes mit Rücksicht auf den Rückkauf und die materiellen Bestimmungen der Konzessionen walten, es wäre am Platze, um so mehr als wir ja über das Materielle der Sache alle einverstanden sind, wenn hier im Gesetz durch eine authentische Interpretation erklärt würde, welches unsere Auffassung mit Rücksicht auf das Verhältnis des Rechnungsgesetzes zu den privatrechtlichen Bestimmungen der Konzessionen ist. Es wird in Art. 2 gesagt — und deshalb hat Herr Python



vollständig recht, wenn er diese Frage zur Sprache bringt —: «Der Erwerb von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen statt.» Nun sagt man uns, das Bundesgericht sei frei in der Anwendung der Gesetze. Das ist allerdings richtig. Aber für diesen Fall wollen wir dem Bundesgericht die Freiheit benehmen, dem Rechnungsgesetz eine andere Bedeutung, eine andere materielle Tragweite zu unterlegen, soweit es nicht mit den Konzessionen übereinstimmt. Wie schon gesagt, ist das Rechnungsgesetz nach meiner Ansicht nur ein Ordnungsgesetz. Es ordnet den formellen Gang, auf welchem man zur Feststellung gewisser streitiger Fragen gelangt; aber materiell sollen die Konzessionen in nichts geändert werden. Und nun bin ich der Meinung, wenn wir alle damit einverstanden sind, dass das Rechnungsgesetz an den privatrechtlichen Bestimmungen der Konzessionen nichts ändert, wir das Bundesgericht nicht vor die Aufgabe stellen sollen, unter Umständen im Rechnungsgesetz etwas anderes zu suchen, als was wir selbst in dasselbe hineinlegen wollten. Es scheint mir deshalb, da die Form, die Herr Python wählte, keine zutreffende ist, richtig zu sein, wenn wir die ganze Sache in der Weise lösen, dass wir im Art. 2 die ganze Streitfrage, die für uns im Grunde ja keine ist, durch eine authentische Interpretation erledigen.

Ich stelle keinen Antrag, sondern mache nur eine Anregung, die dann vielleicht im Nationalrat berücksichtigt werden kann. Ich wäre nicht in der Lage, momentan eine bestimmte Redaktion vorzuschlagen. Wie gesagt, so könnte die Sache geregelt werden, und dann hat alles Ruhe: die Herren Python und Gavard, die Aktionäre und auch das Bundesgericht! (Heiterkeit).

**M. Python:** Je me permettrai de présenter une observation.

Je remercie encore une fois M. Scherb de ses déclarations qu'il dit faire au nom du chef du département. Du reste, M. le conseiller fédéral était présent aujourd'hui, et ainsi nous sommes tous d'accord. Au vu de ces déclarations, je puis me déclarer satisfait; j'ai atteint mon but et il n'y aurait plus de raison pour insister davantage.

Je voudrais seulement répondre à M. Scherb qui pour combattre ma proposition a donné à entendre que je voulais lier le tribunal fédéral épiéter sur ses attributions! Non, je n'ai pas entendu lier le tribunal fédéral. Ce n'est pas sur ce terrain que je me suis placé, mais nous discutons une loi et nous devons fixer la portée de ses textes. J'avais donc raison de faire ma proposition, mais celle-ci ayant atteint son but, je la retire ensuite des déclarations formulées aujourd'hui, demandant simplement à ce qu'elle soit mentionnée au protocole.

**M. de Torrenté:** Vous me permettrez de dire deux mots pour expliquer mon vote sur la loi du rachat des chemins de fer.

J'avais cinq griefs principaux à invoquer pour motiver mon vote négatif sur l'entrée en matière.

J'estimais la loi présentée:

1° inconstitutionnelle;

2° dangereuse pour la Suisse au point de vue financier;

3° dangereuse au point de vue politique;

4° injuste vis-à-vis des compagnies et des actionnaires;

5° de nature à compromettre la réalisation du percement du Simplon.

Maintenant que la discussion de la loi est achevée, je puis me demander si les changements qui y ont été apportés ont été de nature à écarter les motifs d'opposition que je viens d'énumérer.

1° En ce qui concerne l'inconstitutionnalité de la loi, la discussion qui a eu lieu m'a confirmé dans mon opinion première et notre collègue M. Reichlin me paraît avoir appuyé sa thèse d'arguments décisifs, en citant les actes émanant des chambres qui discutèrent les révisions constitutionnelles de 1848 et de 1874 et les opinions émises par les hommes politiques de ces deux époques, par lesquelles on peut se convaincre qu'il ne fut absolument pas question d'assimiler les chemins de fer aux travaux publics dont parle l'art. 23. Le seul article sur lequel les partisans du rachat peuvent s'étayer pour établir la constitutionnalité de la loi est l'art. 23 et cependant il est loin de dire ce que l'on désirerait y trouver.

Il se borne à autoriser la Confédération qui peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.

Est-il possible de croire que les hommes d'état qui ont élaboré les constitutions de 1848 et 1874, car il s'agit d'un même article puisque l'art. 23 de 1874 n'est que la copie exacte de l'art. 21 ancien, aient eu l'intention de comprendre sous ces termes vagues et aussi peu précis que possible la formidable opération du rachat des chemins de fer? Si telle avait été leur intention, on pourrait à juste titre leur faire le reproche d'avoir à dessein dissimulé la vérité au peuple pour ne pas essuyer un échec qui eût été inévitable, car l'impopularité du rachat à cette époque aurait entraîné avec lui le rejet de la constitution toute entière.

Mais nous croyons qu'il serait injuste d'adresser ce reproche à nos prédécesseurs, car lorsqu'on réfléchit que l'art. 23 de la constitution actuelle n'est que la copie textuelle d'un ancien article de la constitution de 1848, on a la preuve évidente que telle ne pouvait être leur intention, puisque le réseau des chemins de fer suisses n'était pas encore commencé à ce moment-là, un seul chemin de fer existait à cette époque, celui de Bade-Zurich, et que l'opinion dominante alors était que la construction des chemins de fer devait être abandonnée à l'industrie privée et aux cantons. On ne pouvait donc guère avoir l'idée de proposer au peuple le rachat des chemins de fer qui n'existaient pas encore. C'eût été un non-sens qu'il serait certainement injuste d'attribuer aux hommes politiques de ce temps-là qui savaient ce qu'ils faisaient et où ils voulaient aller. D'autre part, je tire des dispositions de notre constitution fédérale si détaillée et si méticuleuse dans certains de ses parties la preuve morale de l'intention du législateur. Comment croire que ce dernier ait implicitement voulu comprendre dans l'article 23 et voiler sous des termes ambigus la plus grosse opération financière et politique que le peuple suisse ait jamais faite et pourra jamais faire à quelque époque

que ce soit. Cette opinion me paraît franchement insoutenable et j'estime l'inconstitutionnalité du rachat évidente.

2° La question financière résultant de cette opération d'un milliard n'a pas été résolue de manière à nous rassurer complètement sur les conséquences qu'elle aura pour la Suisse. Il a été constaté qu'on ne peut pas connaître dès maintenant dans quelles conditions cette somme énorme pourra être mise à la disposition de la Confédération, puisqu'il s'agit d'un emprunt à contracter pour une époque déterminée, mais dans l'ignorance complète de la situation dans laquelle se trouvera le marché financier au moment où l'emprunt sera contracté.

Il n'a pas été établi que la Suisse pourrait sans un grand danger économique devenir débitrice de l'étranger d'une somme aussi considérable, car on ne peut espérer la trouver en Suisse et c'est bien à l'étranger qu'il faudra se la procurer.

Au point de vue politique on n'a pas établi non plus qu'il y aurait moins de danger de voir l'étranger porteur de nos fonds d'état au lieu de l'être des actions de chemins de fer appartenant à des sociétés privées.

Bien plus, le danger financier s'est aggravé dans le cours de la discussion de deux inconnues que l'on ne peut négliger de prendre en considération; une de ces inconnues déroule de l'opinion généralement admise que les chiffres posés dans le message seront modifiés dans le sens d'une majoration par l'autorité judiciaire compétente pour prononcer sur les différends relatifs aux prix du rachat entre les compagnies et la Confédération. Or cette majoration pourra atteindre et peut-être dépasser 100 millions; je trouve la seconde inconnue dans les engagements pris vis-à-vis des cantons de l'est et de l'ouest de la Suisse relativement à la construction de chemins de fer internationaux à travers les alpes valaisannes et grisonnes, engagements qui entraînent une dépense de 90 à 100 millions.

Ces deux éléments nouveaux sont à ajouter au milliard déjà prévu qui serait ainsi porté à 1200 millions.

3° Le point de vue politique a été largement discuté et il en est résulté quelques concessions faites aux partisans de la décentralisation dans le mode de nomination des organes administratifs des chemins de fer fédéraux et dans la répartition de leurs attributions. Il nous paraît cependant que l'on eût pu facilement faire des concessions plus étendues à notre constitution fédérative, car dans beaucoup de coeurs et de bons esprits la grande idée nationale suisse ne réside pas du tout dans un état unitaire d'où les cantons auraient disparu, mais dans le développement harmonique des deux éléments constitutifs de la Suisse, la Confédération et les cantons sans lesquels la Suisse ne serait plus la Suisse.

4° Enfin on a essayé de résoudre d'une manière plus équitable que le message, la question du montant du prix de rachat à payer aux cinq grandes compagnies suisses, en éliminant la loi sur la comptabilité des éléments juridiques sur lesquels le tribunal fédéral devra se baser pour prononcer sur les différends qui lui seront soumis. On est arrivé à obtenir de quelques députés, autorisés en matière de droit, la déclaration que dans leur opinion le tribunal fédéral ne sera pas lié par les prescriptions de la loi sur la comptabilité et qu'il sera libre de

s'appuyer uniquement sur les dispositions des concessions. Du reste celui-ci eût-il exprimé la même opinion que les juristes du conseil que je ne me demande pas moins si la question est résolue dans un sens favorable aux interpellants. Je me permets d'en douter, car aussi longtemps que la loi portera les mots «conformément à la législation fédérale et aux concessions», le tribunal fédéral restera lié par le texte même de la loi votée par les chambres, et n'aura pas à se préoccuper des opinions individuelles émises par les députés dans le cours de la discussion, opinions qui ne peuvent avoir pour lui aucun caractère obligatoire.

Je crains donc qu'aussi longtemps que le texte de la loi n'aura pas été modifié, les compagnies et leurs actionnaires ne puissent obtenir du tribunal fédéral le redressement de ce qu'ils estiment être des erreurs commises à leur détriment par les experts chargés d'apprécier la valeur des lignes à racheter.

Enfin, Messieurs, il n'est pas ressorti pour moi à l'évidence de la discussion que l'exploitation des chemins de fer par l'état serait un bienfait pour le public. Le refus absolu d'insérer dans la loi une disposition portant que les tarifs actuels ne pourront pas être majorés, est déjà un indice du peu de confiance que l'on a dans les résultats de l'exploitation par l'état. Le refus d'accorder aucune compétence aux chambres fédérales dans ces mêmes questions de tarifs n'est pas plus rassurant. D'autre part, on voit clairement ce que nous perdrons par la suppression du dualisme heureux qui existe aujourd'hui entre les compagnies d'une part, et le conseil fédéral d'autre part, autorité de surveillance chargée de contrôler tous les actes des compagnies, leur comptabilité, leur matériel, leurs tarifs, leurs horaires, leur personnel et d'assurer par tous les moyens puissants dont elle dispose le bon entretien de la voie et la sécurité des transports; sans oublier l'avantage d'avoir à un moment donné une autorité supérieure inspirant à tous respect et confiance pour servir d'arbitre dans les conflits qui peuvent surgir entre les compagnies et leur personnel, et au besoin, assez forte pour faire respecter ses arrêts.

Cette autorité ne pourra plus jouer ce rôle lorsqu'elle sera elle-même partie dans les conflits analogues qui pourront surgir à l'avenir.

5° Enfin en ce qui concerne la question du Simplon, cette grande entreprise grâce à l'activité de la direction du Jura-Simplon, des cantons intéressés et au bienveillant concours du conseil fédéral était près d'aboutir. On pouvait considérer son exécution comme à peu près assurée.

Le projet de rachat des chemins de fer présenté à ce moment, risquait de tout compromettre, car qui pouvait affirmer que la Confédération ou le peuple suisse seraient disposés à se mettre en lieu et place de la compagnie du Jura-Simplon pour exécuter cette grande oeuvre dont le coût (sans les subventions) est devisé à 45 millions environ?

Aussi ai-je compris l'intervention des députés du canton de Vaud qui ont cherché à écarter ce danger en demandant l'adjonction dans la loi d'un article garantissant l'exécution par la Confédération de la ligne Brigue-Iselle.

L'introduction de cet article 47bis n'est cependant pas de nature à me faire changer d'opinion sur la

loi qui va être soumise à notre vote. Après comme avant, je reste parmi les adversaires du rachat dans les conditions ou il nous est proposé.

Je suis d'ailleurs convaincu que la compagnie du Jura-Simplon, si la loi sur le rachat devait être rejetée, serait en mesure d'entreprendre le percement du Simplon à bref délai. Les subventions suisses sont assurées, un contrat d'entreprise dans des conditions avantageuses a été passé avec des maisons puissantes qui sont en état de faire honneur à leurs engagements, et la situation financière de la compagnie s'est modifiée d'une manière complète depuis trois ans, grâce à sa bonne administration et au développement considérable de son trafic. Dans ces conditions, la réussite finale de la grande oeuvre à laquelle tous les cantons de la Suisse romande, y compris le canton de Berne, attachent une si grande importance ne fait plus de doute.

L'art. 47bis garantissant le percement du Simplon introduit dans la loi, celle-ci n'en devient donc pas plus acceptable, mais c'est au moins, il faut le reconnaître, une objection de moins que l'on aura à lui opposer dans la Suisse romande. Et encore ne suis-je pas bien sûr que le texte de l'article tel qu'il a été adopté assure d'une manière certaine la construction de la ligne Brigue-Iselle.

Sauf erreur, la proposition présentée par la députation vaudoise était plus précise en ce qu'elle n'était pas conditionnelle; l'obligation de la part de la Confédération de construire le Simplon existait dans les limites tracées par la concession elle-même.

Tandis que l'adjonction qui a été faite au texte primitif en se référant au traité italo-suisse et en subordonnant la construction du tunnel au paiement des subventions italiennes me paraît de nature à subordonner à un événement très incertain, et dont l'accomplissement ne dépend pas de la volonté de nous autres Suisses, l'obligation imposée à la Confédération.

En présence de ce texte j'ai plus de foi dans la compagnie du Jura-Simplon pour la réalisation de l'oeuvre, parce qu'elle a un intérêt évident à la construction du tunnel, la prospérité de son réseau y étant grandement intéressée, et elle ne négligera aucun moyen pour arriver le plus tôt possible à la réalisation de l'oeuvre.

Je suis même convaincu que le Simplon se fera à tout événement, alors même qu'une partie des conditions du traité italo-suisse ne pourraient pas être remplies.

La Confédération y mettra-t-elle le même zèle? L'introduction de l'art. 47bis a été considérée comme une très large concession faite à la Suisse romande et il est douteux que si le cas venait à se présenter, il soit jamais interprété dans un sens extensif.

Dans tous les cas, les dangers que je vois dans le projet de loi sur le rachat ne peuvent être à mes yeux contrebalancés par l'avantage de l'introduction de l'art. 47bis — et les objections tirées de l'inconstitutionnalité de la loi, du danger financier et du danger politique, de l'injustice commise envers les compagnies ou leurs actionnaires subsistent toutes entières et priment tout autre motif. C'est pourquoi je voterai le rejet de la loi.

**M. Berthoud :** Je tiens aussi à motiver mon vote, je le ferai aussi brièvement que possible.

Partisan du rachat succesif des chemins de fer, j'aurai voulu que cette méthode de rachat fût préférée à l'autre méthode que l'on veut adopter et qui consiste à racheter à la fois toutes nos lignes suisses ou du moins toutes les principales.

Je dois reconnaître que ma proposition a trouvé peu d'écho au sein du conseil, aussi bien d'abord du côté des partisans déclarés du rachat que du côté de ses adversaires, dont elle ne faisait pas non plus le compte.

Je suis appelé maintenant à choisir entre tout ou rien.

Partisan en principe du rachat des chemins de fer, une question de méthode ne peut pas l'emporter sur une question de principe, et plutôt que de me prononcer pour que «rien ne soit fait», je voterai affirmativement et le ferai d'autant plus volontiers que les délibérations du conseil des états ont contribué à améliorer d'une manière sensible le projet de loi présenté par le conseil fédéral, et que les déclarations faites ici par M. le chef du département des chemins de fer, puis plus catégoriquement encore par MM. Scherb et Isler, sont de nature à rassurer les actionnaires.

On nous dit: Ce sont des opinions personnelles, individuelles, qui ne lient pas le juge. J'admets très bien qu'elles ne lient pas le juge, mais il est dans les habitudes du juge de tenir compte des commentaires qui sont faits par des gens autorisés. Puis, le juge est généralement enclin à préférer une interprétation qui lui donne une compétence étendue à une interprétation qui lui donne une compétence restreinte.

J'estime donc que les déclarations de nos collègues MM. Scherb et Isler ont une grande portée, et qu'elles sont de nature à rassurer les actionnaires.

Des concessions importantes, suffisantes à mon avis, ont été faites en ce qui concerne l'organisation des chemins de fer. Cette opinion ne doit pas étonner ceux qui sont d'un autre avis, puisque telle est l'appréciation de l'auteur du contre-projet M. Blumer, de Glaris, lui-même. Il était difficile d'aller plus loin, parceque le projet devait rester logique et qu'en en maintenant l'économie, il n'eût pas été possible de donner à la Confédération la responsabilité de tous les risques de l'entreprise et de donner l'autorité aux cantons dans une plus large mesure qu'à la Confédération. C'eût été retourner un vieil adage bien connu; on aurait pu dire ici: la Confédération paie, les cantons commandent.

La Confédération courant les risques, ayant les responsabilités, devait avoir le mot déterminant à prononcer.

J'estime donc que ces motifs me permettent de voter affirmativement. D'autres motifs encore déterminent mon vote: ils sont particuliers au canton dont j'ai l'honneur d'être ici le représentant, et c'est pour cela que je me suis mis d'accord avec mon collègue neuchâtelois, M. Robert, pour vous les présenter sous forme de la rédaction suivante qui nous est commune:

La question très complexe du rachat des chemins de fer doit être examinée non-seulement au point de vue général ou national, mais encore au point de vue des intérêts cantonaux. Aussi les députés neuchâtelois au conseil des états ont-ils à se

préoccuper très particulièrement de la situation qui serait faite à leur canton par le rachat des chemins de fer, s'il ne comprenait pas la ligne du Jura neuchâtelois. Cette ligne rentre géographiquement, mais non de fait dans le réseau du Jura-Simplon; elle est internationale et a une entrée en France par Morteau; elle a donc une importance considérable, malgré son peu d'étendue, et ce serait la seule ligne aboutissant à la frontière qui n'appartiendrait pas à la Confédération.

Les députés neuchâtelois au conseil des états se demandent dans quelles conditions d'exploitation se trouvera le Jura neuchâtelois, lorsqu'après le rachat du Jura-Simplon, il aura pour concurrente la Confédération armée de son droit de contrôle. D'un autre côté, le canton de Neuchâtel n'est disposé, naturellement, à céder le Jura neuchâtelois à la Confédération qu'à la condition d'en recevoir la contre-valeur équitablement fixée.

La question du rachat de cette ligne sera soulevée dans la commission du conseil national, au sein de laquelle le canton de Neuchâtel est représenté.

Partisans en principe du rachat des chemins de fer et voulant sauvegarder les intérêts de leur canton, les députés neuchâtelois au conseil des états émettront un vote affirmatif sur la loi dans son ensemble, persuadés que le conseil national examinera, avec toute l'attention qu'elle mérite, la question de rachat du Jura neuchâtelois par la Confédération.

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Die Vorlage wird, so wie sie aus der Beratung hervorgegangen, mit 25 gegen 17 Stimmen angenommen.

(Par 25 voix contre 17, le projet est adopté tel qu'il a été fixé par le conseil.)

Für Annahme stimmen die Herren:

(Ont voté oui, c'est-à-dire pour l'acceptation de la loi, MM.):

Ammann, von Arx, Battaglini, Berthoud, Blumer (Zürich), Blumer (Glarus), Geel, Golaz, Hildebrand, Hoffmann, Hohl, Isler, Kellersberger, Leumann, Müller, Munzinger, Ritschard, Robert, Ruchet, Scherb, Scherrer, Scheurer, Simen, Stutz, Zweifel.

Für Verwerfung stimmen die Herren:

(Ont voté non MM.):

Bossy, Dähler, Gavard, Keiser, Kumin, Lusser, Muheim, Python, Reichlin, Richard, Romedi, Schmid-Ronca, Schumacher, de Stockalper, de Torrenté, Wirz, Wyrsh.

Herr Raschein als Präsident stimmt nicht.

(M. Raschein, comme président, ne vote pas.)

Abwesend (absent) Herr Stössel.\*)

An den Nationalrat.  
Au Conseil national.

\*) In der Sitzung des Ständerates vom 2. Juli giebt Herr Stössel die Erklärung zu Protokoll, dass er bei der Schlussabstimmung, wenn anwesend, für die Annahme des Gesetzes gestimmt hätte.

(M. Stössel déclare au procès verbal (2 juillet) qu'il eût voté en cas de présence pour l'adoption de la loi.)

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.07.1897 - 16:00
Date	
Data	
Seite	760-768
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 811

Amtliches  
stenographisches Bulletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 64

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.

**Ständerat. — Conseil des états.**

Sitzung vom 12. Oktober 1897, nachmittags 4 Uhr. — Séance du 12 octobre 1897, à 4 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Herr Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Differenzen. — *Divergences.*

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates Seite 818 ff. hievor. — Voir les débats du conseil national page 818 et suiv. ci-devant.)

Anträge  
der Kommission des Ständerates.  
12. Oktober 1897.

**Bundesgesetz**

betreffend

die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen . . . . .

Art. 4. Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch andere bestehende Bahnen, welche den in Art. 1 vorgesehenen Bedingungen entsprechen, zu erwerben. (Zustimmung zum Nationalrat.)

Art. 4bis. Wenn in der Folge andere Bahnlinsen ausser den in Art. 2 und 4 genannten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.

Art. 7. Festhalten am Beschlusse des Ständerates.

Art. 12, lit. A, Ziff. 2.

2. die Genehmigung von Vereinbarungen betreffend die Erwerbung anderer bestehender Bahnen, sowie betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und . . .

Art. 12, lit. B, Ziff. 1: Festhalten am Text des bundesrätlichen Entwurfs.

Art. 24, Ziff. 15: Festhalten am Text des bundesrätlichen Entwurfs.

Propositions  
de la commission du conseil des états.  
12 octobre 1897.

**Loi fédérale**

concernant

l'acquisition et l'exploitation de . . . . .

Art. 4. Le conseil fédéral pourra aussi, moyennant l'autorisation de l'assemblée fédérale, acquérir d'autres chemins de fer actuellement existants qui remplissent les conditions prévues à l'article 1 de la présente loi. (Adhésion au conseil national.)

Art. 4bis. Si, par la suite, d'autres lignes que celles mentionnées aux articles 2 et 4 devaient être acquises ou de nouvelles lignes être construites par la Confédération, chacune de ces acquisitions ou constructions aura à faire l'objet d'une loi fédérale.

Art. 7. Maintenir la décision du conseil des états.

Art. 12, lett. A, chiffre 2: La ratification des conventions relatives à l'acquisition d'autres lignes ainsi qu'à la reprise . . .

Art. 24, chiffre 15: d'exercer le contrôle central du matériel roulant.

Art. 24, Ziff. 19: «Erwerbung» statt Erwerb.

Art. 24, Ziff. 19bis: . . . des Personals, unter Mitwirkung desselben;

Art. 37, Ziff. 4: «Landerwerbung» statt Landerwerb.

Art. 42bis: Streichung der Worte: «und fachliche Befähigung».

Art. 44, 3. Alinea: «der Erwerbung» statt des Erwerbs.

Uebergangs- und Schlussbestimmung. Titel: Uebergangs- und Schlussbestimmungen.

Art. 24, chiffre 19bis: l'administration des caisses de pensions, de secours et de maladie du personnel, avec le concours de celui-ci;

Art. 42bis . . . de ses chemins de fer l'instruction nécessaire pour leur service.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Ihre Kommission hat die Differenzen bezüglich des Gesetzes über den Eisenbahnrückkauf in mehreren Sitzungen durchberaten und unterbreitet Ihnen nun ihre Anträge auf einer besondern Vorlage, um den Neudruck des ganzen Entwurfes zu vermeiden. Ueberall da, wo nichts gesagt ist, beantragen wir Ihnen einfach Zustimmung zum Nationalrat.

Sie werden mit Genugthuung der Vorlage entnommen haben, dass der Nationalrat im grossen ganzen die Grundlagen des Projektes, wie es aus den Beratungen des Ständerates hervorgegangen ist, angenommen hat. Divergenzen von Wichtigkeit bestehen nur in folgenden Punkten.

Der Ständerat hatte vorgesehen, dass für die Erwerbung und den Bau neuer Linien jeweilen ein Bundesgesetz erlassen werde. Der Nationalrat hat nun eine Unterscheidung gemacht. Er will, dass das Recht zur Erwerbung bestehender Bahnen dem Bundesrate, vorausgesetzt, dass die Bundesversammlung demselben zustimme, zustehen soll, während er dann allerdings für die Erwerbung von Linien, die später als nach Inkrafttreten des Gesetzes gebaut worden sind, oder für den Bau von neuen Linien den Gesetzesweg vorsieht. Eine zweite grössere Differenz besteht in Bezug auf die Anlage eines Reservefonds. Der Ständerat hatte vorgesehen, dass aus den Reinerträgen 20% vorweggenommen und in den Reservefonds gelegt werden sollten, bis derselbe die Höhe von 50 Millionen erreicht haben würde. Der Nationalrat hat diesen Reservefonds ganz einfach gestrichen.

Fernere wichtige Aenderungen hat der Nationalrat in Bezug auf die Kompetenzen sowohl der Bundesversammlung, als des Bundesrates vorgenommen. Der Nationalrat hat die Kompetenzen der Bundesversammlung erweitert, indem er derselben noch zugewiesen hat; die Genehmigung der Anleihsoperationen und des Amortisationsplanes, die Genehmigung von Vereinbarungen betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und den Eintritt des Bundes in Betriebsverträge, welche etwa zwischen den in Art. 2 genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen abgeschlossen worden sind, die Gesetzgebung über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung, die Gesetzgebung über die Besoldungen und die Genehmigung des Jahresbudgets.

Die Kompetenzen des Bundesrates hat der Nationalrat insofern erweitert, als dem Bundesrat nicht nur die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion zugewiesen werden soll, wie wir es beantragt haben, sondern konsequenterweise auch die Wahl der Mitglieder der Kreisdirektionen.

Eine letzte grosse Differenz besteht darin, dass der Ständerat die Bestimmung der Zahl der Kreisräte einem allgemein verbindlichen Bundesbeschlusse zuweisen wollte, währenddem der Nationalrat diese Materie auf dem Wege der Vollziehungsverordnung ordnen will.

Ich mache schon jetzt noch auf eine divergierende Ansicht aufmerksam, welche in Bezug auf die Umschreibung der Kreise zwischen der Mehrheit und Minderheit Ihrer Kommission besteht. Die Mehrheit Ihrer Kommission ist der Meinung, dass die Umschreibung der Kreise bereits in unserm Rate einer Vollziehungsverordnung überwiesen worden sei, während die Minderheit behauptet, der Rat habe beschlossen, auch diese Umschreibung der Kreise einem allgemein verbindlichen Bundesbeschluss zu unterstellen.

Das sind die wichtigsten Aenderungen. Alle andern Differenzen sind von untergeordneter oder bloss redaktioneller Bedeutung.

Ich möchte Ihnen beantragen, auf die Detailberatung überzugehen.

Einverstanden. — *(D'accord)*.

Titel. — *Titre*.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Eine erste Differenz ergibt sich schon im Titel, indem der Nationalrat vorschlägt, an Stelle des Wortes «Erwerb» den Ausdruck «Erwerbung» zu setzen. Ferner schaltet der Nationalrat zwischen «die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen» die Worte «den Bau» ein. Ihre Kommission beantragt Ihnen, auf die Aenderung des Wortes «Erwerb» einzutreten, dagegen die Worte «den Bau» zu streichen, indem im Gesetze nur ein einziges Mal vom Bau von Bahnen die Rede ist und zwar in Art. 4bis, wo dem Bunde das Recht gegeben wird, auf dem Wege der Gesetzgebung selbst Bahnen zu bauen. Wir haben in der Kommission gefunden, dass daraus nicht abgeleitet werden könne, dass wir es mit einem Baugesetz der Eisenbahnen zu thun haben. Wir haben es nur mit einem Gesetz betreffend Erwerbung und Betrieb von Eisenbahnen zu thun.

Was das Wort Erwerbung oder Erwerb anbelangt, so bin ich selbstverständlich keine Autorität auf dem Gebiet der deutschen Sprache. Es hat mir aber ein Mitglied des Rates ein kleines Gutachten eines der hervorragendsten Germanisten zugestellt, der darüber folgendes schreibt: «Sie wissen jedenfalls

so gut wie ich, dass der Erwerb der schweizerischen Eisenbahnen dasjenige ist, was sie verdienen oder gewinnen. Hier können die Eisenbahnen nur Subjekte sein. Bei der Erwerbung der Eisenbahnen sind sie aber das Objekt, oder der Gegenstand, der erworben wird. Grimm übersetzt daher Erwerb mit *quaestus lucrum*, und Erwerbung mit *acquisitio*. Erwerb der Eisenbahnen ist ganz schlimmes Bundes-Deutsch und gehört in die gleiche Kategorie wie das abscheuliche Versand der Waren, ja ist noch schlimmer, da Erwerb tatsächlich eine ganz andere Bedeutung hat, während Versand nur eine sprachliche Missbildung ist.» Auf dieses Gutachten hin, glaube ich, dürfen Sie getrost dem Nationalrat zustimmen.

Angenommen. — (Adopté.)

**I. Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes. — Acquisition et exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération.**

von **Arx**, Berichterstatter der Kommission: Im Titel dieses Abschnittes muss selbstverständlich wieder «Erwerbung» statt «Erwerb» gesagt werden. Der Nationalrat hat diese Aenderung übersehen.

Angenommen. — (Adopté.)

**Art. 1.**

von **Arx**, Berichterstatter der Kommission: In Art. 1 besteht eine kleine Divergenz, indem wir seinerzeit nach dem Antrag des Herrn Python beschlossen haben, zu sagen: «Der Bund hat das Recht . . .» währenddem der Nationalrat nach dem Entwurfe des Bundesrates sagen will: «Der Bund wird . . .» Wir beantragen Ihnen, dem Nationalrat zuzustimmen.

**M. Python**: Je préfère maintenir la première décision du conseil des états. Ce n'est point par amour propre d'auteur que je fais cette proposition. Du reste le texte français n'est pas tout-à-fait semblable au texte allemand. Le projet du conseil fédéral employait le futur et disait: «La Confédération acquerra et exploitera pour son compte,» etc. Ces deux verbes au futur choquent l'oreille en français et c'est pourquoi le conseil national a employé le présent; il dit «La Confédération acquiert et exploite . . .» Cette expression n'est pas exacte non plus, la Confédération ne passera pas son existence à acquérir et exploiter des chemins de fer. Nous avons choisi une autre tournure que j'estime meilleure: «La Confédération a le droit d'acquérir . . .» Jusqu'à présent la Confédération n'avait pas le droit, la loi actuelle le lui confère et elle en fait usage à l'article suivant en prévoyant le rachat des lignes principales qui y sont énumérées. Il est opportun de reprendre cette forme, de préférence à la rédaction du conseil national qui intime un ordre à la Confédération et ne lui laisse pas la liberté de ne pas acheter lorsque les lignes répondent aux exigences de l'art. 1. C'est en effet bien le sens qu'il aut attacher à l'expression allemande «Wird machen».

Ces mots sont un ordre. Auparavant il y avait déjà danger à employer la forme impérative à l'égard de la Confédération, aujourd'hui, après l'adoption de ce fameux art. 4, le péril est plus grand encore. L'art. 4 donne au conseil fédéral le pouvoir d'acheter avec l'approbation de l'assemblée fédérale d'autres chemins de fer existants et qui remplissent les conditions prévues à l'art. 1 de la présente loi. Si vous maintenez le texte du conseil national, non seulement vous donnez l'ordre à la Confédération d'acheter les chemins de fer énumérés à l'art. 2, mais vous étendez cette obligation également aux lignes visées à l'art. 4. Voulez-vous aller jusque là? On répond que la rédaction du conseil national n'a pas cette portée. Pourquoi alors ne pas s'arrêter à un texte qui coupe court à toute discussion?

C'est peut-être intentionnellement que l'on a employé le présent au conseil national. Le conseil fédéral a fait l'observation que la conséquence de la rédaction du conseil des états serait qu'au mois de mars prochain les chambres fédérales devraient se réunir pour prendre une décision autorisant la Confédération à faire usage du droit qui lui est conféré.

J'avoue que je ne puis comprendre cette objection. L'art. 2 est l'application des compétences données à la Confédération. Si nous avions voulu faire une loi logique, l'art. 2 aurait dû être placé aux dispositions transitoires.

Je crois donc qu'il y a avantage à maintenir le texte de l'art. 1 adopté par le conseil des états.

Au second alinéa de l'art. 1 il y a une divergence assez grande entre le texte français et le texte allemand. Le conseil national a, paraît-il, adhéré à la décision du conseil des états; mais la traduction française du second alinéa ne plaisant pas aux juristes du conseil national, ils l'ont changée et en même temps ils ont modifié le sens de l'article: «Elle — la Confédération — peut en devenant propriétaire d'un chemin de fer, acquérir les droits et assumer les obligations de ce dernier . . .» Cette distinction entre les droits et les obligations qui permet de prendre les premiers et de laisser les secondes est très grave; elle n'existe ni dans le texte allemand ni dans la décision que le conseil des états avait prise. Je crois que la commission est d'accord et je propose de dire: «Elle peut en devenant . . .»

Nous nous sommes tenus fidèlement au texte allemand en vous présentant la rédaction française qui a été adoptée par la commission, d'accord non seulement avec les membres français de la commission, mais encore avec les hauts fonctionnaires de la chancellerie fédérale.

von **Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich bin damit einverstanden, dass Sie den Antrag des Herrn Python, soweit er die Redaktionsänderung anbelangt, annehmen. Es ist nämlich zu bemerken, dass die französische Uebersetzung sehr mangelhaft ist. Man könnte sie fast eine skandalöse nennen. Wir haben darin so viele Fehler entdeckt, dass das Projekt nicht endgültig, so wie es vorliegt, belassen werden kann. Wir haben deshalb die französisch-sprechenden Mitglieder der Kommission, die Herren Gavard und Python, beauftragt, den französischen Text besser zu redigieren, und sie haben in Aus-



führung dieses Beschlusses nun den Antrag gestellt, das zweite Lemma des Art. 1 im Französischen anders zu fassen.

Was im übrigen den Antrag des Herrn Python anbelangt, so möchte ich Ihnen beantragen, an dem Worte «wird» festzuhalten. Herr Python sagt uns, dass wir damit dem Bundesrat einen förmlichen Befehl erteilen, Linien zu erwerben. Das ist nun faktisch auch so. Wir wollen dem Bundesrat nicht nur das Recht geben, wir wollen nicht, dass mit Bezug auf den Ankauf solcher Linien die Willkür Platz greife, sondern wir machen es im Gegenteil den Behörden zur Pflicht, diejenigen Linien anzukaufen, welche den Voraussetzungen des Art. 1 entsprechen, d. h. welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen und deren Erwerbung ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist.

Ich möchte Ihnen beantragen, dem Vorschlag des Bundesrates und dem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen.

**M. Python:** M. le rapporteur de la commission ne répond pas à ma seconde observation qui est de beaucoup la plus importante. Il s'agit de savoir si l'obligation imposée à la Confédération s'étend aussi aux lignes prévues à l'art. 4?

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich möchte jetzt schon feststellen, dass ich es absolut nicht für meine Pflicht erachte, auf alle Reden, die Herr Python halten wird, zu antworten. Ich denke, das werde meinem Belieben überlassen sein.

Im übrigen aber bin ich der Ansicht, dass die in Art. 4 erwähnten Bahnen nur unter der Voraussetzung gekauft werden sollen, dass sie den Bedingungen des Art. 1 entsprechen. Hätten über den Ankaufspreis Verhandlungen stattgefunden, so würden wir diese Linien in Art. 2 aufzählen und schon in die erste Verstaatlichungsperiode einbegreifen.

**Abstimmung. — Votation.**

Mit 22 gegen 15 Stimmen wird der Antrag der Kommission, dem Nationalrat zuzustimmen, angenommen.

(Par 22 voix contre 15, le conseil adopte la proposition de la commission d'adhérer au conseil national.)

**Präsident:** Der zweite Antrag des Herrn Python, im französischen Text eine bessere Redaktion aufzunehmen, ist nicht bestritten.

**M. Python:** Ce n'est pas ma proposition à moi, c'est celle de la délégation de la commission, composée des membres français. Je ne voudrais pas qu'elle fût repoussée à cause de moi!

**Präsident:** Wenn kein Gegenantrag gestellt wird, nehme ich an, dass Sie mit der redaktionellen Aenderung des französischen Textes einverstanden sind. Es scheint dies der Fall zu sein.

**Art. 2.**

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 2 liegt nur eine redaktionelle Aenderung vor, deren Annahme im deutschen Text ich Ihnen ohne weiteres beantrage. Dagegen ist die Redaktion im französischen Text so verworren, dass mit dem Antragsteller noch Rücksprache genommen werden sollte. Ich möchte deshalb beantragen, die Beratung des Art. 2 auf morgen zu verschieben.

Einverstanden — (*D'accord*).

**Art. 3.**

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 3 beantragt der Nationalrat, statt «Der Bund ist befugt, den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen,» zu sagen: «Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen.» Selbstverständlich werden Sie dem Nationalrat zustimmen, indem ja der Bund ein vager Begriff ist. Man weiss nicht, ob damit der Bundesrat oder die Bundesversammlung gemeint sei oder ob das Volk auch noch mitzusprechen habe. Der Nationalrat präzisiert den Artikel, und seine Redaktion ist jedenfalls vorzuziehen.

Auch hier ist im französischen Text etwas, das nicht sein sollte. Man hat den Passus, «der Bundesrat mit Zustimmung der Bundesversammlung» übersetzt mit «la Confédération» statt mit «le conseil fédéral avec le consentement de l'assemblée fédérale». Ich weiss nicht, ob das den Herren Gavard und Python aufgefallen ist. Es muss jedenfalls geändert werden.

Zustimmung. — (*Adhésion*).

**Art. 4 und 4<sup>bis</sup>.**

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen, bei Art. 4 dem Nationalrat zuzustimmen, an Stelle von Art. 4 bis aber den alten Art. 4 des Ständerates wieder aufzunehmen, mit der einzigen Modifikation, dass in demselben nicht nur auf Art. 2, sondern auch auf Art. 4 des Gesetzes Bezug genommen werden soll. Der Art. 4 bis, den wir Ihnen vorschlagen, würde also lauten:

«Wenn in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 und 4 genannten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.»

Ihre Kommission hat sich mit diesen beiden Artikeln in zwei wohl ausgefüllten Sitzungen beschäftigt und die Beschlussfassung darüber ist nur

unter mühsamen und schweren Geburtswehen zu stande gekommen.

Die Wichtigkeit des Art. 4 ist in die Augen springend. Soll doch damit dem Bundesrat das Recht gegeben werden, mit Zustimmung der Bundesversammlung, also mit Ausschluss des Referendums, andere als die in Art. 2 genannten Linien zu erwerben, vorausgesetzt, dass dieselben den in Art. 1 vorgesehenen Bedingungen entsprechen, d. h., dass sie wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teils derselben dienen, und dass ihre Erwerbung ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist. Handelt es sich dagegen um die Erwerbung von Bahnen, die nach Inkrafttreten des Gesetzes gebaut werden oder will der Bund den Bau von Bahnen selbst an die Hand nehmen, so ist hiefür ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen, welches dann selbstverständlich dem Referendum untersteht.

Nach den ursprünglichen Intentionen des Ständerates sollte überhaupt keine Erwerbung von Bahnen ausser den in Art. 2 genannten anders vor sich gehen können, als auf dem Wege der Gesetzgebung. Wenn nun die Mehrheit Ihrer Kommission seit der letzten Junisession andern Sinnes geworden ist, so ist es nicht nur deshalb, weil der Nationalrat uns inzwischen andere Wege gewiesen hat, sondern weil im allgemeinen die Meinung im Lande immer mehr dahin geht, dass das Rückkaufprojekt auf einen um so fruchtbareren Boden fallen werde, je breiter wir die Basis für die Verstaatlichung gestalten. Ich habe bereits anlässlich des Bundesbeschlusses betr. Abänderung der Konzessionen auf diese Stimmung hingewiesen. Ich habe damals gesagt, dass man nicht nur in der Westschweiz, von wo die Bewegung allerdings ausgegangen ist, sondern auch in andern Landesteilen, welche von Bahnen, die nicht in die Verstaatlichung hineingezogen werden sollen, durchzogen werden, sich zu regen beginnt. Es ist das nicht nur der Fall in Neuenburg und Genf, sondern auch die Toggenburgerbahn, die Tössthalbahn und die Emmenthalbahn verlangen, in die Verstaatlichungskombination aufgenommen zu werden. Grundsätzlich ist dagegen absolut nichts einzuwenden; denn die gleichmässige Berücksichtigung aller Interessen soll ja der ideale Abschluss unserer schweizerischen Eisenbahnpolitik sein. Der Grund, warum wir vorläufig nicht darauf eintreten und diese Bahnen nicht sofort verstaatlichen können, ist Ihnen bekannt. Es ist nicht nur, weil wir den Rückkaufswagen, wie man zu sagen pflegt, nicht auf einmal zu stark belasten wollen, sondern namentlich deshalb, weil ein Rückkauf der Nebenbahnen auf Grund der Konzessionen nicht durchgeführt werden kann, es sei denn, dass wir dieselben überzahlen. Die Rückkaufsumme würde sich bedeutend höher stellen, als der kapitalisierte Reinertrag, und es könnten aus dem letztern weder die Zinsen der auszuliegenden Kapitalien, noch die Amortisationsquoten gedeckt werden. Es müssten also einem allfälligen Beschluss betreffend Uebernahme dieser Bahnen Verhandlungen über den Kaufwert vorausgehen. Sobald der Uebergang an den Staat zu annehmbaren Bedingungen vor sich gehen kann, haben die betreffenden Landesgegenden ein Recht darauf, den Bundesbahnen eingegliedert und der Verkehrsverbesserungen und Erleichterungen, welche wir nun einmal von der Verstaatlichung er-

hoffen, auch teilhaftig zu werden. Die Landesgegenden, welche dermalen nicht berücksichtigt werden können, verlangen auch ihre Garantien. Sie verlangen nicht, dass sie sofort verstaatlicht werden, sie verlangen auch nicht, dass man ihre Bahnen überzahle, dass man mehr dafür gebe, als sie wert sind. Allein sie wollen gegen die Möglichkeit geschützt sein, dass, wenn einmal die Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen durchgeführt sei, die durch diese Verstaatlichung Befriedigten kommen und sagen: Wir sind nun zufrieden, wir brauchen keine Verstaatlichung mehr, und die abgelegenen Bahnen dann nicht mehr in die Verstaatlichung aufgenommen werden.

Man wird nun allerdings sagen, unser Vorschlag sei mehr oder weniger ein Sprung ins Dunkle und ins Ungewisse. Das ist aber kaum der Fall. Unter den Linien, welche den Anforderungen des Art. 1 entsprechen, können zur Zeit mit ganz wenig Ausnahmen nur die bestehenden Bahnen mit normaler Spurweite verstanden werden. Alle Touristen-, Seil- und Zahnradbahnen, alle Tramways, u. s. w. sind von vorneherein ausgeschlossen. Von den Schmalspurbahnen haben vorläufig einzig die rhätischen Bahnen und vielleicht noch die Appenzellerbahn eine allgemeine volkswirtschaftliche und militärische Bedeutung. Bezüglich der rhätischen Bahnen werden wir voraussichtlich mit einer besondern Vorlage begrüsst werden. Es ist deshalb in der Kommission von Herrn Blumer der Antrag gestellt worden, die Bestimmungen des Art. 4 auf die normalspurigen Bahnen zu beschränken. Man hat aber davon Abstand genommen, weil man sich nicht zum voraus die Hände binden wollte und weil man fand, dass es doch auch noch andere als normalspurige Bahnen geben könne, welche Ergänzungs- und Verbindungsstücke der Bundesbahnen bilden, welche den allgemeinen Interessen dienen, etc. In der Hauptsache aber wird es sich, wie gesagt, bei der Verstaatlichung der Nebenbahnen nur um diejenigen mit normaler Spurweite handeln.

Betreffend das Maximum der Verpflichtungen, welche der Bund übernehmen müsste, wenn er diese Nebenbahnen auf Grund der Konzessionen zurückkaufen würde, sind wir nun ganz genau orientiert. Es liegt uns ein Bericht des Bundesrates vom 13. September 1897 an die Kommission des Nationalrates für das Rückkaufgesetz betreffend Einbeziehung von Nebenbahnen in die erste Verstaatlichungsperiode vor. In diesem Bericht sind die sämtlichen bestehenden Normalbahnen aufgeführt. Es sind dies: Bödelibahn, Bulle-Romont, Thunerseebahn, Val-de-Travers, Toggenburgerbahn, Wald-Rüti, Emmenthalbahn, Jura - Neuchâtelois, Kriens-Luzern-Bahn, Langenthal-Huttwil, Huttwil-Wolhusen, Orbe-Chavornay, Seethalbahn, Sihlthälbahn, Südostbahn, Tössthalbahn, Genève-Annemasse.

Das Anlagekapital dieser Linien beträgt laut der schweizerischen Eisenbahnstatistik 1895 insgesamt Fr. 60,372,000. Man hat uns im Nationalrat in Aussicht gestellt, dass die Mehrzahl dieser Linien weit billiger zu erwerben wäre. Herr Nationalrat Geilinger hat von zusammen 30 Millionen gesprochen. Wahrscheinlich hat ihm die Tössthalbahn vorgeschwebt, welche voraussichtlich um 50% des Anlagekapitals erhältlich wäre. Ich will mich diesbezüglich nicht in Prophezeiungen einlassen. Ich bemerke aber doch, dass unter diesen Bahnen solche

sind, welche, wie die Toggenburgerbahn und die Emmenthalbahn, unter ganz normalen Verhältnissen leben und uns auch eine normale Verzinsung sichern würden. Auch die Seethalbahn hat letztes Jahr eine Rendite von  $4\frac{1}{2}\%$  abgeworfen. Andere Linien rentieren weniger, aber sie werfen doch etwas ab,  $2\%$ ,  $2\frac{1}{2}\%$ , u. s. w. Dann ist auch zu beachten, dass der Bund, wenn er diese Bahnen übernimmt, Ersparnisse machen wird. Die Direktoren fallen weg, zum Teil auch die Ingenieure. Das Personal und das Material werden besser ausgenützt werden können u. s. w. Andere Bahnen sind wiederum eine notwendige Ergänzung der Bundesbahnen. Diese müssen wir fast haben. Stellen Sie sich z. B. vor, die Centralbahn von Bern nach Thun sei verstaatlicht und ebenso die Brünigbahn von Meiringen nach Luzern. Da ist es doch fast selbstverständlich, dass wir das Mittelstück ebenfalls acquirieren müssen.

Einige Mitglieder der Kommission meinten, der Bund sollte, nachdem heutzutage alles Garantien verlange, ebenfalls Garantien verlangen, dass er nicht überfordert werde. Herr Scherrer hat dieser Stimmung Ausdruck gegeben, indem er den Antrag stellte, den Bundesrat zu ermächtigen, mit Zustimmung der Bundesversammlung andere bestehende Bahnen, welche den in Art. 1 des Gesetzes aufgestellten Bedingungen entsprechen, auf dem Wege freiwilliger Verständigung zu erwerben, sofern ein nach fachmännischer Schätzung dem effektiven Wert entsprechender Kaufpreis vereinbart werden könne. Die Erwerbung solcher Bahnen zu einem den Ertragswert wesentlich übersteigenden Preis kann nur durch Erlass eines Gesetzes, resp. eines allgemein verbindlichen Bundesbeschlusses erfolgen. Hr. Scherrer führte namentlich an, er fürchte, es könnte der Fall eintreten, dass in der Bundesversammlung sich Koalitionen bilden. Die grossen Kantone Bern, Waadt, Zürich könnten sich zusammenthun. Sie haben eine grosse Macht; sie haben schon vieles durchgedrückt, das ihm nicht gefallen habe. Das glaube ich nicht. Es ist zu bemerken, dass, wenn diese drei Kantone zusammentreten, offenbar grosse schweizerische Interessen im Spiele sind. Sodann haben wir gegen ungebührliche Forderungen einen Damm, der sich noch immer bewährt hat, und das ist der Ständerat. Derartige Bahnen können nicht erworben, derartige Abmachungen können nicht ratifiziert werden, ohne dass der Ständerat zustimmt, und im Ständerat heben die Stimmen der drei kleinsten Kantone die Stimmen der drei grössten Kantone auf.

Sodann wäre es gewiss ein unerquicklicher Zustand, wenn die oberste Landesbehörde, Bundesrat und Bundesversammlung, in einer allgemein wirtschaftlichen und militärischen Angelegenheit sich an das Gutachten von drei oder fünf Experten zu halten hätten, wo es sich unter Umständen vielleicht nur um Summen handelte, die nicht einmal so gross wären, als die Kosten einer Volksabstimmung. Auch wäre es höchst bedenklich, wenn die Landesbehörden gegenüber einer solchen Expertenkommission vom Volke desavouiert würden.

Herr Scherrer wünschte seinerseits vor Beschlussfassung des Bundesrates und der Bundesversammlung die Einholung eines Gutachtens der Generaldirektion und des Verwaltungsrates. Ich gestehe offen, dass ich mit diesem Antrag des Herrn Scherrer sehr sympathisiert habe. Man hat mich aber

darauf aufmerksam gemacht, und es ist auch so, dass wenn der Bundesrat uns vorschlägt, eine oder mehrere Linien zu erwerben, er das nicht thun wird, ohne vorher den Verwaltungsrat und die Generaldirektion befragt zu haben. Es lohnt sich daher nicht der Mühe, wegen einer selbstverständlichen Sache neuerdings eine Divergenz mit dem Nationalrate zu schaffen. Diesen höhern Rücksichten hat sich dann Herr Scherrer unterzogen.

Das gleiche hat auch Herr Ritschard gethan. Herr Ritschard hat zu verschiedenen Malen in der Kommission den Schmerz fühlen lassen, den er empfindet, weil wir bei der Förderung des Eisenbahnwesens neben der Erwerbung und dem Bau von Bahnen nicht auch die Subventionierung vorgesehen haben. Herr Ritschard hat aber offenbar aus höhern Rücksichten keinen Antrag gestellt und ich glaube, er habe gut daran gethan. Ein Antrag nach dieser Richtung, selbst in der mildesten Form, wäre geeignet, im Lande grosse Beunruhigung hervorzurufen. Wir gehen schon an eine grosse Operation heran. Wir kaufen nicht nur die fünf Hauptlinien für eine Milliarde Franken; wir bauen auch den Simplon dazu; wir sind entschlossen, auch die Nebenbahnen zu erwerben. An dem dürfte es vorläufig genug sein. Denn wenn wir eine derartige Bestimmung, nach welcher der Bund noch Bahnen subventionieren soll, aufnehmen würden, dann würde der Begehrlichkeiten Legion. Sie haben einen Vertreter aus dem Aargau gehört, welcher für den Fall der Verstaatlichung die Millionen zurückverlangt, welche die aargauischen Gemeinden an der Nationalbahn verloren haben. Die aargauischen Gemeinden haben die Nationalbahn ohne Bundessubvention bauen müssen. So ist es auch den Tössthalbahngemeinden gegangen. Ich glaube, Sie würden eine grosse Unzufriedenheit im Lande erregen, wenn Sie einen derartigen Antrag annehmen würden.

Ich bin für mich persönlich als Freund der Verstaatlichung allen den Herren sehr dankbar, dass sie ihre Anträge entweder zurückgezogen oder ihre Liebhabereien nicht vorgebracht haben, und ich beantrage Ihnen namens unserer Kommissionsmehrheit unveränderte Annahme der beiden Art. 4 und 4 bis.

Ich habe noch eine kleine Rektifikation anzubringen. Art. 4 ist westschweizerischen Ursprungs. Er ist zuerst französisch redigiert und dann ins Deutsche übersetzt worden. Damit der deutsche Text sich ganz genau mit dem französischen Texte decke, sollte es heissen: «Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch andere dormalen bestehende Bahnen . . .» Das Wort «dermalen» sollte noch eingeschaltet werden. Damit jedoch nicht eine Differenz mit dem andern Rate entstehe, hat die Kommission mich beauftragt, zu beantragen, dass einfach das Bureau unseres Rates die notwendige Korrektur anbringe. Als Grundtext ist der französische Text zu betrachten und der deutsche Text ist einfach dem französischen Texte genau anzupassen.

**Scherrer:** Der verehrte Herr Kommissionsreferent hat den Antrag, den ich in der Kommission gestellt habe, richtig wiedergegeben. Dagegen in der Art und Weise, wie er die Begründung meines Antrages vorbrachte, liegt neben einiger Wahrheit

viel mehr Dichtung. Es liegt mir daran, nachdem mein Name genannt worden ist, richtig zu stellen, was in der Wiedergabe des Herrn Referenten unrichtig war.

Ich habe den Ihnen mitgeteilten Antrag in der Kommission keineswegs damit begründet, dass ich gesagt habe, ich befürchte, es würden zwischen den verschiedenen beteiligten Kantonen Interessenkoalitionen stattfinden und den Effekt erzielen, dass die Bahnen der betreffenden Kantone oder Kantonsgegenden zu hohen Preisen übernommen werden müssten, sondern ich habe gesagt, das werde von seiten der Opposition gegen das vorliegende Gesetz ausgebeutet und von seiten der Opposition werde geltend gemacht werden, die verschiedenen beteiligten Kantone, die die Mehrheit bilden, könnten sich eines schönen Tages zusammenthun und beschliessen, diese Bahnen zum Anlagewert zurückzukaufen, trotzdem sie unbestrittenermassen die Anlagekosten nicht wert sind. Weil ich befürchtet habe, dass das von der Opposition in der Abstimmungskampagne uns gegenüber ausgebeutet werde, deshalb glaubte ich als Freund des Gesetzes den Antrag, wie er Ihnen vom Herrn Referenten mitgeteilt worden ist, stellen zu sollen, um derartigen Vorwürfen vorzubeugen. Ich glaube, ich habe in der Kommission deutlich genug betont, dass ich meinerseits die Bundesversammlung für zu gut halte, als dass sie im stande wäre, einen derartigen Schacher zu treiben und dem Bunde Bahnen zu viel höherem Preise, als sie wert sind, anzuhängen. Dagegen habe ich allerdings gesagt, dass dieser Vorwurf seitens der Opposition, die in ihren Agitationsmitteln nicht immer sehr wählerisch ist, uns gegenüber erhoben werden könnte.

**Wirz:** Ich möchte zunächst auf den staatsrechtlichen Anachronismus hinweisen, welcher im Beschlusse des Nationalrates zwischen den beiden Artikeln 4 besteht und welcher durch den Antrag Ihrer Kommissionsmehrheit in keiner Weise aufgehoben wird. Der Nationalrat beschloss, der Bund solle seine Eisenbahnpolitik und die Entwicklung des Eisenbahnnetzes gesetzlich regeln. Er sagt dann aber zugleich, der Bundesrat und die Bundesversammlung können im Einzelfalle machen was sie wollen. Sie sollen sich also im allgemeinen korrekt und ordentlich aufführen, aber Ausnahmen seien jederzeit gestattet, bis sie zur Regel werden. Es ist auch nicht gesagt, dass die Bundesbehörden ohne Volksanfrage nur einzelne Bahnen erwerben können, es wird ihnen überhaupt carte blanche gegeben. Und was nützt diesbezüglich der Hinweis auf Art. 1? Was ist überhaupt «von volkswirtschaftlicher und militärischer Bedeutung für einen grossen Teil der Eidgenossenschaft?» Wir wissen, wie das bisher jeweilen gutgläubig interpretiert wurde. Wo fangen die «unverhältnismässigen Opfer» an? Wir kennen ja die Wandlungen, Ueberraschungen und Enttäuschungen der eidgenössischen Eisenbahnpolitik der letzten Jahre.

Es wäre in meinen Augen die grösste Systemslosigkeit, nur für den Erwerb der bestehenden Normalbahnen das Referendum auszuschliessen. Die demokratischen Grundlagen des eidgenössischen Staatsrechtes hängen denn doch nicht ab von der

Spurweite und von der Bahnkonstruktion. Einzelne Normalbahnen, wie die Kriens-Luzern-Bahn und wie die Linie Orbe-Chavornay mit vier Kilometer und einer Station, haben denn doch ganz und gar den Charakter von Miniaturbähnchen, während eine Schmalspurbahn wie die Rhätische Bahn mit 32 in Betrieb befindlichen Stationen und mit ihrer hoffnungsreichen Entwicklungsfähigkeit von geradezu vitaler Bedeutung für einen grossen Teil des Schweizerlandes ist. Warum kauft man denn die Brünigbahn? Man suchte und sucht erfolgreich wohlfeilere Konstruktionen, die Technik ist fortgeschritten, und so ist mehr und mehr nur eine Frage der Bauperiode und nicht der volkswirtschaftlichen Bedeutung, am allerwenigsten aber eine Frage der Rentabilität, ob eine Bahn schon im Betriebe ist und ob sie diese oder jene Konstruktion besitzt. Es ist auch die reinste Willkür, wenn man die bestehenden Bahnen dem Referendum entzieht und die künftigen Bahnen dem Referendum unterstellt. Nur die bestehenden, in Artikel 2 des Gesetzes nicht inbegriffenen Normalbahnen repräsentieren ein Anlagekapital von 60 Millionen Franken, und für den Rückkaufspreis fällt das Anlagekapital und nicht nur die Reineinnahme in Betracht. Das grosse Bahnnetz in der Schweiz, mit Ausnahme von Graubünden, ist vollendet und es kann sich für die Zukunft nur noch um Nebenbahnen handeln. Man entzieht also dem Referendum die Fragen von allgemeiner Tragweite und reserviert ihm meistens Bagatellfragen.

Es ist auch kaufmännisch sehr angezeigt, wenn man bei einer wichtigen Kaufsverhandlung eine Ratifikation und zumal die Ratifikation des Volkes vorbehalten kann. Entweder — oder. Entweder spreche man im Gesetz den Grundsatz aus, der Bundesrat habe das Recht, das gesamte jetzige und künftige Bahnnetz durch freihändigen Kauf oder auf konzessionsmässigem Wege zu erwerben oder dann zähle man die Bahnen erschöpfend auf, welche der Bund vermöge des vorwürfigen Gesetzes erwerben darf und verweise sodann jeden weiteren Rückkauf auf den Weg der Specialgesetzgebung. Das allein heisst konsequent und offen mit dem Volke sprechen. Man kann auch nicht nach der Zahl der Kilometer unterscheiden, denn kleinere Bahnen sind oft entschieden wichtiger als grössere Linien, welche volkswirtschaftlich keinen selbständigen Beruf besitzen und nur als Teilstücke einem Bahnnetz eingegliedert sind. Die Bundesbehörden könnten auch eine Zwangslage durch einen Präcedenzfall schaffen, wodurch vom verkehrspolitischen und geschäftlichen Gesichtspunkte die Situation in verhängnisvoller Weise alteriert würde.

Wenn die Kommissionsminderheit nicht alles von der Tauben Einfalt und gar nichts von der Schlangen Klugheit hätte, so hätte sie diesem Ausschluss des Referendums mit beiden Händen zugestimmt. Das Volk ist ein zielbewusster Wahrer seiner Rechte, es hat das an den Tag gelegt gegenüber dem scheinbar harmlosen Gesetzlein bezüglich der diplomatischen Vertretung im Auslande, indem es eben auf sein Mitsprechen bei Kreierung neuer Gesandtschaftsposten nicht verzichten wollte. Es geht nicht an, dem Volke zuzumuten, dass es durch ein Gesetz dem Parlamente Generalvollmacht erteilt. Das Schwergewicht der Hoheitsrechte liegt im Volke. Auf staatsrechtliche Attribute kann man überhaupt nicht verzichten, denn das Korrelat jedes Rechtes

ist die Pflicht. Man kann überhaupt durch ein Gesetz das Volk nicht veranlassen, für eine ganze Reihe von Fällen auf sein verfassungsgemässes, letztinstanzliches Mitsprecherrecht Verzicht zu leisten; wer den Rückkauf der grossen Bahnen will, wer aber dem Volke im weitern seine Rechte für alle Fälle vorbehalten will, der ist ja nicht frei in seiner Stimmgabe, der hat dergestalt gebundene Marschroute.

Der Wert jeder Bahn ist allgemein-verbindlicher Natur, er verpflichtet und engagiert den eidgenössischen Fiskus, d. h. das Schweizervolk um Millionen, er erweitert die direkte geschäftliche Interessensphäre der Eidgenossenschaft, er ist ein neuer Schritt auf dem Wege einer sehr intensiven Socialpolitik des Bundes.

Die Präsomption spricht für die Volkssouveränität, und die Präsomption spricht auch entschieden dafür, dass das Volk von seinem Rechte einen verständigen Gebrauch macht, man vertraue nur dem Volke, das Volk edarf keiner Kuratel. Es handelt sich übrigens nur um das fakultative Referendum und aus blosser Chicane gegen eine Landesgegend hätte beim loyalen und verständigen Sinn des Schweizervolkes das Referendum niemals Aussicht auf Erfolg. Im höchsten Interesse des eidgenössischen Staatsgedankens, der so offenkundig die Aktion der Eisenbahnverstaatlichung in allen ihren Einzelstadien beseelt, wird hoffentlich der Ständerat die Fahne der Volksrechte höher stellen, als der Rat der Nation.

**M. Python:** L'art. 4 est tout-à-fait nouveau, la minorité de la commission vous propose de le supprimer.

Voici quelles sont nos raisons. Tout d'abord l'origine de cet article ne nous plaît pas; vous savez ce qui s'est passé au conseil national; le secrétaire de ce conseil croyait que la clause référendaire avait été admise pour les rachats prévus à cet art. 4, c'est la réponse qu'il a donnée à tous ceux qui sont allés lui demander des explications; le lendemain le bureau du conseil national s'est réuni et il a interprété la décision prise par le conseil dans un sens absolument différent; malgré les protestations de plusieurs députés qui avaient voté pour cet article dans la pensée que la clause référendaire était applicable, le conseil n'a pas voulu rouvrir la discussion et à la majorité de 8 voix il a décidé de maintenir définitivement cet article.

Je n'ai pas à juger ce vote du conseil national, mais chez nous l'origine de l'art. 4 n'est guère plus heureuse. A la grande majorité de 7 voix contre 3, si je ne me trompe, la commission avait décidé la suppression de cet article et l'après-midi les mêmes députés qui le matin avaient voté cette suppression ont changé d'avis! Que s'est-il passé entre le matin et l'après-midi? On a remercié les députés qui avaient fait acte de patriotisme en cédant. Je crois quant à moi qu'ils ont fait acte de politique et de parti; que ceux qui ont fait taire les scrupules qui les avaient poussés à la suppression de cet article soient remerciés au nom de leur parti politique, c'est fort bien, mais pour nous, nous ne saurions les en féliciter. Je tiens à donner ce renseignement, parce que la presse a annoncé que la

majorité de la commission avait supprimé cet article; ce n'était un secret pour personne; j'en ai moi-même fait communication aux journalistes qui m'ont interpellé au sortir de la séance et je tiens à dire à ces messieurs que je ne me suis pas joué d'eux.

Pourquoi a-t-on introduit cet article au dernier moment? Nous pouvons bien nous le dire entre nous: C'est un article tout-à-fait politique. On a voulu donner une satisfaction à certaines contrées. Le procédé n'est pas nouveau. Depuis le commencement de la discussion du projet de loi sur le rachat, on a fait des concessions à droite et à gauche, pour tranquilliser ceux qui formulaient des revendications. C'est le mot: «beruhigen» qui a été consacré. On a protesté en vain dans cette enceinte contre un tel mode de faire ces «marchandages». Le système a continué et nous sommes arrivés à son couronnement, c'est l'article tel qu'il a été voté par l'autre chambre. Vous vous rappelez avec quelle énergie M. le président de la commission, au mois de juin repoussait le reproche de «marchandages»; aujourd'hui il n'en dira rien. Depuis lors les idées ont marché, c'est déjà l'influence des chemins de fer fédéraux qui se fait sentir. (Sourires.) Je regrette de le dire, mais la disposition que l'on veut introduire ici n'accorde absolument rien aux contrées auxquelles on veut donner satisfaction, elle est de nature à compromettre beaucoup de choses. Elle porte atteinte à la dignité des chambres, à leur prestige. C'est un vrai tour de force du dernier moment. J'ai déjà dit comment ce nouvel article a été voté au conseil national et au sein de la commission du conseil des états. Des procédés pareils ne font pas de bien au pays. Ils diminuent l'autorité dont doivent jouir les conseils législatifs de la nation. La discussion de cet article 4 montre aussi sous un jour singulier l'attitude du conseil fédéral. Le pouvoir exécutif s'est expliqué sur la question de savoir s'il y avait avantage à comprendre en ce moment d'autres lignes dans le rachat. Interpellé par la commission du conseil national, il a donné dans un message d'excellentes raisons pour ne pas aller plus loin et s'en tenir aux réseaux principaux. Aujourd'hui, que fait le conseil fédéral? Il prend une attitude neutre dans la question. Il s'abstient d'émettre et de soutenir une opinion au sein de la commission. Pendant que nous discutons cet article si important, le représentant du conseil fédéral a affecté une attitude distraite. Je ne sais si c'est l'effet du hasard, mais vous constaterez que M. le chef du département des chemins de fer est descendu de son siège. Est-ce la consigne qui lui a été inspirée? (Rumeurs et sourires.) Pourquoi le conseil fédéral prend-il une attitude neutre dans une affaire de cette importance où il s'agit d'une somme de plus de 60 millions peut-être? Est-ce qu'il n'a pas d'opinion à lui, le conseil fédéral? Je ne puis pas admettre que cette haute autorité, composée d'hommes très capables, jouissant de l'estime publique et confirmés à l'unanimité par les conseils, ne soit pas parvenue à se former une opinion. Elle a le devoir de dire si l'art. 4 est bon ou mauvais. Pourquoi, encore une fois, le conseil fédéral demeure-t-il neutre? S'il s'abstient de parler, ce n'est pas qu'il n'a point d'opinion. Mais on lui a fermé la bouche, on lui défend de parler. Qui? Je n'en sais rien. C'est sans doute ce pouvoir anonyme occulte d'autant plus dangereux qu'il n'est pas responsable,

d'autant plus à redouter que nous ne le connaissons pas. Que pensera le peuple suisse de l'attitude imposée au conseil fédéral? Croyez-vous que les institutions fédérales gagnent à ce jeu? Je ne le crois pas. J'estime au contraire que nous y perdrons tous. Dans cette question si importante du rachat, lorsque nous voyons le conseil fédéral se taire, nous commençons à douter de tout. Nous nous demandons à qui nous avons affaire et si nous ne travaillons pas à doter le pays d'une nouvelle organisation politique beaucoup plus qu'économique. Dans tous les cas, ce silence du conseil fédéral doit être condamné. On nous cache ce que nous sommes en droit de savoir.

A l'art. 2 qui va être rediscuté demain, on fixe les lignes qui doivent être achetées. Or, d'après les décisions prises jusqu'à présent, l'acquisition devait se borner aux lignes principales, c'est-à-dire au réseau des 5 grandes compagnies, cette décision devant être soumise au peuple. Malgré cela vous avez fixé les conditions dans lesquelles ces lignes devaient être rachetées, vous avez dit qu'elles le seraient d'après la législation fédérale et sur la base des clauses des concessions. Voilà ce que vous dites à l'art. 2.

Je vais plus loin. Arrive l'art. 3 qui donne au conseil fédéral la compétence de traiter de gré à gré avec les cinq grandes compagnies moyennant l'approbation de l'assemblée fédérale. Dans ce dernier cas encore, les bases du rachat sont déterminées d'avance et par la loi. Plus tard, quand il s'agira de faire le rachat des lignes non existantes aujourd'hui ou de construire de nouvelles lignes, vous dites que soit le rachat, soit les indemnités de ces lignes feront l'objet d'une loi qui pourra être soumise au referendum. Telles les garanties stipulées. Tout-à-coup est inséré l'art. 4 dans lequel on donne au conseil fédéral le droit d'acheter d'autres lignes — on ne dit pas lesquelles — elles sont nullement indiquées — qui répondent à l'art. 1. Et sur quelles bases doit-on les racheter? Sur la base des concessions, d'après la législation fédérale? Prendra-t-on en considération le produit net multiplié par 25 comme vous le prescrivez dans les concessions actuelles? On n'en sait rien! Aucune condition n'est fixée et de plus de telles opérations sont soustraites au referendum. Est-ce logique, est-ce admissible, est-ce que cela peut se justifier? Et puis, vous ne parlez que des lignes existantes, vous faites une distinction entre les lignes futures et les lignes existantes. Le peuple ne comprendra pas. Ce nouvel article offre des inconvénients pour les autorités fédérales. Quelles sont les garanties accordées aux intéressés? Il n'y en a pas, on a été prudent. On ne veut pas payer à l'avance les services rendus. On se réserve de les rémunérer lorsqu'ils auront été effectivement rendus. J'aurais compris que les intéressés — il s'agit de Neuchâtel, si je ne me trompe, et d'un autre canton — disent: Nous voulons fixer le rachat de nos lignes dans la loi, afin que ce soit une affaire définitivement réglée. Si les intéressés avaient exigé cette condition, ils l'auraient obtenue. On aurait voulu les contenter et on aurait prévu dores et déjà les conditions de rachat. La situation eût été claire et nette. Au lieu de cela on renvoie les intéressés à la patience, on ne fixe rien touchant l'élément principal du rachat, à savoir le prix. On a voulu se conserver la *freie Hand*, la liberté d'agir, selon les be-

soins et les circonstances. Je suis persuadé que cet article élastique ne sera suivi d'aucun effet. On trouvera bien des raisons pour ne pas donner satisfaction aux contrées intéressées au rachat du réseau secondaire, lorsque le cap du referendum sera doublé, lorsque la loi sur le rachat sera devenue un fait accompli. Alors, je crois que, surtout les députés qui dans cette affaire ont été obligés d'adhérer à une manière de faire qui répugne au fond à leur conscience, à leur caractère, prendront leur revanche et se montreront beaucoup plus rigoureux dans la détermination du prix du rachat. Les contrées que l'on veut attirer aujourd'hui n'obtiendront rien. On veut racheter le Jura Neuchâtelois. Le désir de voir reprendre cette ligne par la Confédération a été exprimé par nos confédérés de Neuchâtel. Je ne leur en fais pas un reproche. Il me souvient pourtant que lors de la discussion sur l'entrée en matière au mois de juin, un honorable représentant de ce canton prétendait qu'on rachetait trop de lignes à la fois. Il aurait voulu procéder par étape et reprendre les lignes successivement. Les temps sont changés. Non seulement on veut acheter toutes les lignes indiquées dans le projet, mais on entend encore en acquérir d'autres. Dans quelles conditions se fera le rachat du Jura Neuchâtelois? On ne le dit pas. Sera-ce d'après les concessions comme pour les lignes principales? Dans ce cas, c'est une somme de 11 millions qu'il faut. Quand vous parlez d'une somme totale de 60 millions, vous êtes dans l'erreur, puisque le Jura Neuchâtelois n'entre en ligne de compte dans ce sommaire que pour 6 millions. A cette somme de six millions il faut ajouter les dépenses qui s'imposent et s'élèveront à cinq millions. Le conseil fédéral avoue lui-même que le rachat du Jura Neuchâtelois pour le prix indiqué, entraînera une perte annuelle de frs. 89,583 sur les intérêts. Comment les choses vont-elles donc se passer? Nous n'en savons rien. Dépendront-elles des mandataires du Jura Neuchâtelois ou d'autres circonstances? Incertitude absolue.

Je me rappelle l'époque où le canton de Neuchâtel fit l'acquisition du Jura Neuchâtelois. C'était en 1876, si je ne me trompe. J'avais l'honneur d'être dans ce canton à ce moment-là. Le peuple neuchâtelois voulait absolument devenir propriétaire de ce chemin de fer; la campagne électorale était intense, on voulait racheter à quelque prix que ce fût. Et ce peuple qui a fait preuve en cette circonstance d'un ardent patriotisme, croyez-vous qu'il s'en aille frapper à la petite porte pour demander qu'on le débarrasse de son chemin de fer?

On a parlé aussi du chemin de fer Vollandes-Annemasse qui a coûté trois millions à nos confédérés de Genève. Aujourd'hui, si je suis bien renseigné, il apporte des recettes suffisantes pour payer les frais d'exploitation. Dans quelles conditions le rachèterez-vous? Silence complet. Vous vous réservez toujours la *freie Hand*.

Cette manière de faire n'est pas conforme aux principes d'une sage administration.

On a parlé de l'utilité qu'il y avait à racheter ce chemin de fer genevois à cause de la gare française de Cornavin. Je ne me rends pas bien compte de l'attitude que l'on prend vis-à-vis des réseaux étrangers. Lors de la discussion du mois de juin, j'ai proposé au conseil de faire l'acquisition de la gare du chemin de fer du Grand-duché de Bade à

Bâle, qui me paraissait absolument justifiée. Bâle a deux gares, la gare du Central et celle des chemins de fer badois. Puisque la gare du Central est insuffisante, qu'il est nécessaire d'en reconstruire une autre, on aurait pu en édifier une qui satisfasse aux exigences des deux services. Le moment était venu de racheter la gare badoise des voyageurs. Le passage de la gare badoise à la gare suisse présente des difficultés. On risque de manquer le train. On n'a pas voulu racheter cette gare, mais par contre on veut reprendre à tout prix celle de Cornavin, parce qu'elle appartient à une compagnie française; je crois qu'en France cette différence de procédé à l'égard de la France et de l'Allemagne ne fera pas bonne impression. Vous connaissez le traité qui a été couché entre la compagnie P.-L.-M. et le gouvernement de Genève. Le gouvernement français ne l'a pas ratifié pour le moment. Je crois que le procédé dont on use envers le P.-L.-M. n'est pas de nature à favoriser les intérêts économiques de Genève qui dépendent de la compagnie. Voilà ce que j'avais à dire au point de vue des chemins de fer que nous voulons racheter.

J'aurais voulu dans cette affaire entendre le chef du département des finances. Un journal a signalé les erreurs qui existent dans le message du conseil fédéral en ce qui concerne les prix d'achat des lignes principales, un député les a relevées au conseil national et ses observations n'ont pas été réfutées.

Déjà en juin une personne bien placée pour en juger a signalé une erreur de 7 millions; je n'ai pas parlé de la chose au chef du département des chemins de fer, ne voulant pas la porter devant le conseil, mais je l'ai communiquée à un employé haut placé du département qui n'a pas voulu me donner de réponse. Il ne faut pas oublier non plus que le message indique une somme de plus de 4 millions pour des réductions de tarifs, somme que l'on a oublié de déduire des recettes. En ce qui concerne les nouvelles constructions, il y a également eu une erreur grave. Rien n'a été prévu. Comment procédera la Confédération si elle doit emprunter et augmenter chaque année la dette dont elle devra se charger? Nul n'a donné d'explications. Il me semble encore une fois qu'il serait bon que nous eussions l'avis du chef du département des finances, puisque la responsabilité financière de la Confédération est engagée. Si pour le canton de Genève vous achetez les lignes pour un prix supérieur à celui calculé sur leur produit net, que direz-vous aux communes argoviennes qui se basent sur leurs pertes considérables résultant des chemins de fer? Vous serez obligés de donner quelque chose et il en sera de même pour tous les cantons ou communes qui en vertu du principe d'égalité et de solidarité réclameront leur part.

On dit: Mais les petits cantons seront une digue efficace contre les coalitions d'intimes. J'ai été heureux de constater l'utilité attribuée aux représentants des petits cantons au conseil des états, mais êtes-vous bien sûr que les petits cantons ne s'allieront pas aux grands pour faire valoir leurs intérêts? C'est la continuation des alliances auxquelles ce projet de loi a donné naissance qui se produira.

Pour toutes ces raisons je regrette que la commission du conseil des états n'ait pas maintenu sa décision et supprimé l'art. 4.

On a été très embarrassé à l'égard de cet art. 4,

on s'est demandé si sa suppression augmenterait ou diminuerait les chances d'acceptation de la loi; toute la question est là! C'est pour cela que l'on méconnaît les dispositions de la constitution fédérale et les principes d'une sage administration.

**Blumer (Zürich):** Herr Python hat sich in der Kommission alle Mühe gegeben, uns zu beweisen, dass dieser Artikel dem Gesetz ungemein schaden werde. Herr Python ist dabei von anderer Seite unterstützt worden. Man hat uns, der Kommissionsmehrheit, so recht eindringlich ans Herz gelegt, dem Gesetz doch nicht diesen Schaden anzuthun. Herr Python hat heute in ähnlicher Weise demonstriert, wie das Vorgehen des Nationalrates und nun auch unserer Kommissionsmehrheit das Prestige des Bundesrates stark schädige. Es ist schon bei einer frühern Gelegenheit bemerkt worden, dass wir, die Mehrheit, die wir zum Bundesrate stehen, auf uns nehmen wollen, was für das Prestige des Bundesrates nötig und nützlich sei, dass und die Opposition nicht gerade berufen sei, uns hierin Lehren zu erteilen. Herr Python hat nacheinander dem Bundesrat Wegleitung gegeben, den Nationalrat in seiner Beschlussfassung ziemlich hart angegriffen und auch unsere Kommission nicht am besten wegkommen lassen.

Dem Bundesrate wird vorgeworfen, dass er sich in der vorliegenden Frage nicht ausgesprochen habe. Ich weiss wirklich nicht, wie Herr Python zu dieser Behauptung kommt, da doch ein einlässlicher Bericht des Bundesrates vom 13. September 1897 vorliegt, den Herr Python nicht nur gelesen, sondern eben auch im Detail kritisiert hat. Alle die angeführten Zahlen betreffend die Neuenburgerbahn hat Herr Python ja diesem Berichte entnommen. Der Bundesrat hat sich also einlässlich ausgesprochen, wenn auch nicht in dem Sinne, wie der Nationalrat entschieden hat und wie die Mehrheit Ihrer Kommission zu beschliessen beantragt. Im übrigen überlasse ich es den Herren vom Bundesrate selbst, weiter auf diesen Vorwurf zu antworten oder nicht.

Der zweite Vorwurf ist an den Nationalrat gerichtet, indem bemerkt wurde, die Abstimmung im Nationalrat sei nicht richtig vor sich gegangen. Dabei wird aber citiert, dass ein Wiedererwägungsantrag gestellt worden sei, der dann abgelehnt wurde. Es scheint mir, der Nationalrat habe durch sein Nichteintreten auf den Wiedererwägungsantrag dokumentiert, dass die erste Abstimmung richtig gewesen sei.

Was die Stimmenzahl anbetrifft, welche in der Kommission unseres Rates das erste Mal für und gegen den vorliegenden Artikel abgegeben wurde, so muss ich dem Gedächtnis des Herrn Kollege Python etwas zu Hülfe kommen, indem ich bemerke, dass vier gegen sechs Stimmen für diesen Artikel sich ausgesprochen haben. Herr Präsident von Arx, der nicht zum Stichentscheid gekommen ist, hätte ebenfalls zu den annehmenden Mitgliedern gehört, sodass von Anfang an eigentlich fünf gegen sechs für den Artikel gewesen sind. Herr Python hat bemerkt, dass die Herren Scherb und Scherrer wegen der Referendums Klausel entgegengekommen seien. Ich glaube, das sei nicht richtig. Die beiden Herren haben im Gegenteil ausdrücklich erklärt, dass sie

nicht wegen der Referendums Klausel nicht für den Artikel seien, sondern wegen der von Herrn von Arx angeführten Gründe. Die Referendums Klausel wird jetzt hervorgezogen, um zu sagen, dass die Rechte des Volkes umgangen werden. Ich bestreite das. Die Referendums Klausel existiert, indem das vorliegende Gesetz ja zweifellos dem Referendum unterworfen wird. Ist es nun richtig, dass das Volk von diesem Artikel nichts wissen wolle, so wird es dem dadurch Ausdruck geben, dass es das Gesetz verwirft. Mir scheint zwar das Verlangen der betreffenden Gegenden, dass ihre Bahnen in die Verstaatlichung aufgenommen werden, ein gutes Zeichen für die Annahme Verstaatlichung der Eisenbahnen zu sein.

Herr Python hat uns auseinandergesetzt, dass man nicht wisse, welche Linien in dem Art. 4 inbegriffen seien. Auch das scheint uns nicht ganz den Thatsachen zu entsprechen. Es heisst ja ausdrücklich, «andere bestehende Bahnen» und im französischen Texte «d'autres chemins de fer actuellement existants». Also weiss man ganz genau, was für Linien es sind, und in dem Bericht des Bundesrates sind alle diese bestehenden normalspurigen Bahnen — 17 an der Zahl — auch aufgeführt.

Herr Python hat sodann die beiden Linien Jura neuchâtelois und Genf-Annemasse herausgenommen und hervorgehoben, dass die betreffenden Kantone, speciell Neuenburg, von der Verstaatlichung nichts wissen wollen. Ich muss es den Herren von Neuenburg und Genf überlassen, sich darüber auszusprechen, ob Herr Python die Stimmung der betreffenden Kantone besser kenne als sie selber. Nur das möchte ich bemerken, dass die Verhältnisse des badischen Bahnhofes in Basel nicht mit denjenigen des Bahnhofes in Genf und der Linie Genf-Annemasse verglichen werden können. Der badische Bahnhof in Basel liegt 1 km von der Grenze weg. Dass man diesen Kilometer nicht extra in die Verstaatlichung einbeziehen will, liegt auf der Hand. In Genf sind die Verhältnisse, wie Herr Python sehr wohl weiss, ganz andere.

Mein Herr Nachbar zur Rechten hat bemerkt, dass das Volk in dieser Sache sehr feinfühlernd sei und es tief empfinden werde, wenn diese Bahnen nicht speciell aufgeführt werden. Als Beleg für die Feinfühlerigkeit des Volkes hat Herr Wirz die Verwerfung des Gesetzes betreffend die diplomatische Vertretung im Auslande angeführt. Es scheint mir, diese Feinfühlerigkeit des Volkes beweise nur, dass es auch sehr gut herausfinden werde, welche Linien da gemeint seien. Wenn das Volk es übrigens nicht selbst herausfände, würde die Opposition es ihm im gegebenen Momente, wenn das Referendum vorliegt, schon mitteilen.

Was uns veranlasst hat, dem Nationalrate beizustimmen, ist allerdings der Umstand, dass aus so vielen Gegenden, welche Nebenbahnen besitzen, der Wunsch geäußert worden ist, dass auch diese Bahnen einbezogen werden. Die Frage ist für uns nur die, ob die Summe, die hier aufgewendet werden muss, wirklich eine so enorme sei, dass man diesem Wunsche nicht entgegenkommen sollte. Die Totalsumme beträgt für die Normalbahnen Franken 60,372,000. Herr von Arx hat mitgeteilt, dass von der Toggenburgerbahn von vornherein 50 Proz. in Wegfall kommen, dass von den andern Linien eine grosse Anzahl sich recht ordentlich rentiere

und dass, je nachdem die Ankaufssumme angesetzt werde, man nicht von einem grossen und ruinösen Engagement der Eidgenossenschaft sprechen könne. Wenn unter diesen Bahnen kleine Linien, wie Kriens-Luzern und Orbe-Chavornay, inbegriffen sind, so möchte ich im Gegensatz zu Herrn Wirz die Anführung dieser Linien gerade als einen Beweis dafür citieren, dass man solchen Miniaturbahnen, denen es so schwer fällt, eine Existenz zu führen, das Leben leicht machen will. Was diese Bahnen drückt, ist, dass sie eigene Verwaltung, eigene Ingenieur etc. wie die grossen Linien haben müssen. Eine gewaltige Belastung dieser kleinen Linien ist auch die Vergütung, welche sie für die Einfahrt in die Linien der grossen Bahnen zu leisten haben. Wenn dieselben Bestandteile des eidgenössischen Eisenbahnnetzes sein werden, so wird die Rendite infolge des Wegfalles der eigenen Verwaltung etc. eine ganz andere werden, auch wenn der Bund diese Bahnen nicht umsonst bekommt. Dass man diese Linien heute nicht namentlich auführt, geschieht deshalb, weil man die Berechnungen noch nicht gemacht hat, wie dies bei den Hauptbahnen der Fall ist. Darum ist auf spätere Vorlagen von Fall zu Fall verwiesen. Ich habe bereits in der Kommission die Meinung geäußert, dass die kleinen Bahnen schlechter daran sein werden, wenn die Bundesbahnen einmal existieren, als es heute der Fall ist. Die Konkurrenz zwischen den grössern Linien lässt auch die kleinern Bahnen eher existieren, als wenn sie einmal vom grossen Bundesnetz umschlossen sein werden. Man kann darin freilich verschiedener Ansicht sein.

Das sind die Gründe, welche uns bewogen haben, dem Nationalrat beizustimmen. Wir wollen demselben aber auch beistimmen, damit über diesen einschneidenden Punkt Einigkeit herrsche und das Volk entscheiden könne. Wir haben über alle Punkte nun so lange und einlässlich gesprochen, dass es nach der Ueberzeugung der Mehrheit der Kommission an der Zeit ist, dass nun abgeschlossen werde und der Souverain, das Volk, endgültig entscheide.

**M. Berthoud:** Je ne comptais pas prendre la parole, mais je m'y vois contraint pour répondre à M. Python qui a mis en cause le canton de Neuchâtel et moi personnellement.

M. Python a rappelé l'attitude que j'avais prise au début de la discussion du rachat; j'ai dit alors que j'aurais préféré voir la Confédération racheter quelques lignes seulement. A cet égard je me suis expliqué au moment du vote sur l'ensemble de la loi. Ce point est donc réglé et je n'y reviendrai pas. J'ajoute seulement que s'il y a des gens qui s'entêtent dans leur opinion première, il y en a d'autres sur la conviction desquels la discussion peut exercer une influence; je suis de ceux-là et je m'en flatte.

M. Python a commis une erreur que je relève en passant, en disant que l'acquisition du Jura Neuchâtelois avait eu lieu en 1876. A ce moment il s'est produit un mouvement qui n'a pas abouti; c'est plus tard qu'eut lieu le rachat, du reste c'est un point qui n'intéresse pas le débat.

M. Python a parlé du dernier message du conseil fédéral et y a relevé ce qui est relatif au Jura Neu-



châtelais et au déficit éventuel prévu pour l'exploitation de cette ligne. Je saisis cette occasion pour dire que dans le canton de Neuchâtel on est convaincu qu'il n'y aura pas de déficit, au contraire. Le message tient compte de dépenses qu'il faudra bientôt faire pour la construction de gares, mais il ne tient pas compte d'une chose certaine qui est la construction de la ligne directe Neuchâtel-Berne qui compensera largement la dépense de la construction de nouvelles gares.

M. Python a encore voulu convaincre les députés de Genève et Neuchâtel que l'art. 4 n'est d'aucun avantage pour eux. Je me permettrai de ne pas être de son avis. Cet article aurait pu être plus catégorique, je le veux bien, mais tel qu'il est rédigé il nous suffit cependant, parce que nous avons la ferme conviction que la Confédération ne tardera pas à reconnaître que le Jura-Neuchâtelois est une ligne d'une importance économique et stratégique telle qu'elle a intérêt à en devenir propriétaire dans un bref délai; cette conviction est si forte chez nous que notre satisfaction est complète et je défie M. Python de combattre un sentiment qui s'il n'existe pas partout dans notre canton est cependant ressenti par la grande majorité du peuple neuchâtelois, qui n'a pas de parti pris dans cette affaire. Il est évident que ceux qui ont un parti pris jugeront la satisfaction qui nous est accordée insuffisante; il y a des gens qu'il n'est pas possible de satisfaire, mais ce n'est pas seulement dans le canton de Neuchâtel qu'ils se trouvent. (Sourires.)

Lorsque le conseil des états est arrivé au terme de la discussion du projet de loi sur le rachat, j'ai exprimé la satisfaction que j'avais éprouvée à voir ce conseil faire oeuvre de conciliation en entrant dans les vues de notre collègue M. Blumer de Glaris.

Je crois que d'une manière générale en Suisse on a considéré le projet de loi tel qu'il est sorti des délibérations du conseil des états comme une oeuvre de conciliation. Certaines personnes ont trouvé que M. Blumer avait eu tort de se montrer conciliant et de ne pas maintenir intacte la rédaction primitive. Le conseil national à son tour a fait oeuvre de conciliation en tenant compte des intérêts de certaines contrées et des revendications des cantons. Et pourquoi ne le ferait-on pas? M. Python n'est-il pas le premier à demander que l'on tienne compte dans une grande mesure des intérêts des différents cantons qui forment notre état fédératif? N'est-il pas naturel de donner satisfaction aux légitimes revendications cantonales? On nous dit: c'est de la politique! Soit. En tous cas j'estime que c'est de la bonne et saine politique et ni le conseil fédéral ni les chambres ne risquent de perdre leur prestige en faisant de cette politique-là. Quant au referendum dont il a été question, deux mots seulement. La loi, comme on l'a fait observer, sera soumise au referendum qui sera certainement demandé; pourquoi donc faudrait-il un double referendum, pour les lignes secondaires? Pourquoi les placer dans une situation d'infériorité vis-à-vis des lignes principales? Je suis très respectueux des droits populaires, mais je ne vois aucune nécessité à ce que le rachat des lignes secondaires soit soumis deux fois au referendum. Ceux qui sont opposés au referendum spécial sur les lignes secondaires estiment simplement que celui sur l'ensemble de la loi doit

suffire et qu'il est juste de placer les lignes secondaires et principales sur un pied d'égalité.

En résumé, et n'en déplaise à notre collègue M. Python, je tiens à remercier la majorité de la commission d'avoir fait de la bonne et saine politique en s'inspirant d'un véritable esprit de conciliation.

**Muheim:** Ich halte die vorliegende Bestimmung für eine der wichtigsten aller Detailbestimmungen des Gesetzes und glaube daher, dass es nicht überflüssig sei, wenn derselben auch in der vorgerückten Abendstunde die Aufmerksamkeit verschiedener Redner geschenkt werde. Dabei anerkenne ich vollständig, dass wir nicht das Wort führen, um einander zu belehren, aber auch nicht um einander Vorwürfe zu machen. Jeder der Redner spricht die volle Ueberzeugung aus und mehr und anderes darf, glaube ich, von keinem verlangt werden.

Wenn ich das Wort ergreife, geschieht es, um den Antrag der Kommissionsminderheit zu unterstützen, dass keinerlei Bahnen ohne Vorbehalt des Referendums erworben werden sollen. Herr Landammann Wirz hat meines Erachtens die Gesichtspunkte, die bei dieser Frage vorab Geltung beanspruchen dürfen, in zutreffender Weise erörtert. Ich möchte diesen Gesichtspunkten meinerseits nur zwei weitere beifügen.

Unsere Bundesverfassung stellt unabänderlich fest, dass jeder Bundesbeschluss und jedes Gesetz, das eine allgemein verbindliche Materie in nicht dringender Weise regle, mit der Referendumsklausel versehen werden müsse. Mir scheint es, dass im vorwürfigen Falle nicht davon die Rede sein könne, als sei die Erwerbung irgend einer Eisenbahn nicht allgemein verbindlich. Bei der Definition dieser Eigenschaft kommt es nur darauf an, ob es sich um Fragen handle, die für das ganze Land verbindlich sind und dasselbe verpflichten. Das scheint mir bei jedem Eisenbahnkauf unbedingt der Fall zu sein. Ebenso hängt die Dringlichkeit nicht davon ab, ob der Verkäufer das Geschäft als dringlich erachte, sondern es kommt darauf an, ob die Dringlichkeit für das Land, für die Gesamtheit bestehe. Da glaube ich sagen zu dürfen, dass diese Dringlichkeit bei keinem Eisenbahnkauf zutreffend wir. Ich weiss sehr wohl, dass in finanziellen Angelegenheiten schon bisher die Referendumsklausel nicht beliebt war. Allein ein gesetzlicher Grund für diese Ausnahme liegt nicht vor. Die finanziellen Fragen stehen unter den ganz gleichen Regeln und Vorschriften, wie alle übrigen Beschlüsse, die in Frage kommen können. Im übrigen handelt es sich hier nicht sowohl um eine reine Finanzfrage, als um eine Frage der Volkswirtschaft. Da wissen wir alle ganz gut, dass das Volk gerade diesen Fragen das grösste Interesse entgegenbringt und für sie das meiste Verständnis besitzt. Wenn man also ein ganzes System der Eisenbahnverstaatlichung dem Volke zur Entscheidung vorlegen muss, so kann ich meinerseits nicht billigen, dass man ihm bei der Fortbildung dieses Systemes das Mitspracherecht vor enthalte. Ich habe ganz zufällig einen Augenblick den Verhandlungen des Nationalrates beigewohnt, als gerade die beiden Art. 4 besprochen wurden. Ich habe dabei die Wahrnehmung gemacht, dass die rechtliche Begründetheit des Referendumsvorbehaltes

im Nationalrat eigentlich nicht bekämpft worden ist, sondern dass man sich über den Wegfall der Gesetzgebung mit wenigen Gründen hinwegtröstete. Im allgemeinen sagte man: wir verlangen vom Volk das Vertrauen und eine Vollmacht und wenn uns vom Volke das geboten wird, dann dürfen wir uns beruhigen. Allein Vertrauen und Vollmacht werden sonst in der Regel nur in gewissen Specialvorlagen und Specialanfragen verlangt, keineswegs aber in ein grosses Sammelwerk verschiedener Fragen und Detailpunkte vermengt. Man muss sich deshalb nicht wundern, wenn dann diese Vertrauensfragen und dieses Vollmachtverlangen von den Parteien aus dem Sammelwerk sehr hartnäckig herausgegriffen und vom Volke erörtert werden.

Von seiten des Herrn Referenten der Kommissionmehrheit habe ich gehört, dass die von Art. 4 betroffenen Bahnen an den Bund einen Anspruch von ungefähr 30—60 Millionen erheben. Man hat diese Summe ziemlich klein genannt. Allein ich glaube, man dürfe bei einer solchen Summe weder das «nur» noch das «bloss» anwenden. Denn diese Summe ist gerade gross genug, um den gedeihlichen Haushalt des Bahnbetriebes zu erschweren, die befürchtete finanzielle Abhängigkeit vom Ausland zu mehren und die erhofften Tarifiermassigungen noch in etwas weitere Ferne zu rücken.

Ich habe noch die weitere Ansicht, dass es der Bundesversammlung und dem Bundesrate in der Folgezeit sehr schwer werden dürfte, die Verantwortlichkeit zu tragen, die ihm mit dem Art. 4 überbunden würde. Es könnte sehr leicht sich ereignen, dass sie in der Folgezeit an das Sprüchlein gedenken würden: Herr, bewahre mich vor meinen Freunden. Ich sage dies absolut sine ira et studio. Wir sind ja allzumal Sünder. Herr Dr. Scherrer hat sich dagegen verwahrt, dass er über eine allenfalls auftretende Interessenkoalition Befürchtungen geäussert habe. Ich für meine Person glaube dagegen, dass wir von diesen Interessenskoalitionen wirklich heimgesucht werden könnten. Wir werden vor Interessenskoalitionen gestellt werden, von denen wir zur Stunde noch keine Ahnung haben und über die wir zur Stunde auch noch keine Erfahrung besitzen. Ich glaube auch nicht an den von Herrn Dr. Scherrer in dieser Beziehung geäusserten Puritanismus. Wir alle in der Bundesversammlung, heissen wir so oder anders, lassen unser Mandat sicherlich gewissenhaft auf. Allein bei alledem sind und bleiben wir Menschen und sind den menschlichen Stimmungen und menschlichen Gefühlen unterworfen. Wir sind gewissermassen auch beauftragt, die Interessen derjenigen Landesteile, die wir hier zu vertreten haben, zu verfechten. Man würde es in allen Wahlkreisen des Nationalrates und des Ständerates nicht verstehen, wenn die betreffenden Abgeordneten hier nicht ein möglichst gewichtiges Wort für die Interessen ihres Wahlkreises und ihrer Landesteile einlegen würden. Unser Parlament wird auch nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen immer klein bleiben, aber die lokalen Interessen werden immer gross sein und immer mächtiger werden. Deshalb fürchte ich, dass wir in der Folgezeit nicht stark genug sein werden, den lokalen Interessen den nützlichen Widerstand entgegenzuhalten. Da würde nach meiner Ansicht allerdings nicht der Ständerat das Mittel sein, um den Widerstand zu bieten, wie Herr von Arx gesagt hat, sondern nur eines bietet die not-

wendige Sicherheit, dass nichts gethan werde, was dem Bahnbetriebe schaden oder die Interessen des Landes beeinträchtigen könnte, und dieses eine ist das Referendum.

Aus den Verhandlungen des Nationalrates habe ich entnommen, dass mit dem Art. 4 auf bestimmte Bahnen hingeeht wird. Dieselben sind von dem Herrn Referenten der Kommission auch hierorts aufgezählt worden. Man hat von den Linien Genf-Annemasse, dem Jura Neuchâtelois, der Emmenthalbahn u. a. m. gesprochen. Man hat auch gesagt, dass durch die Feststellung des Art. 4 und dadurch, dass man den betreffenden Landesteilen die bestimmte Aussicht auf den Rückkauf eröffne, die Stimmung der betr. Bevölkerung für den Rückkauf freundlicher gestaltet werde. Ich gönne den betr. Landesgegenden ganz von Herzen, wenn es ihnen gelingt, ohne die vitalen Interessen des Landes zu beeinträchtigen, ihre Bahnen ebenfalls zum Rückkauf zu bringen. Allein es wäre wohl richtiger gewesen, wenn man, wie bereits betont worden ist, diese Bahnen in Art. 2 genannt und den bereits zum Rückkauf bestimmten Bahnen beigefügt hätte.

Nur so nebenbei möchte ich mir die Bemerkung gestatten, dass ich nach dem Gang und Stand der Beratung eigentlich lebhaft bedaure, dass niemand einen Artikel gefunden hat, der den Urkantonen die Rückvergütung ihrer Subventionen für die Gotthardbahn in sichere Aussicht stellen würde. Ich bin überzeugt, dass mit einem solchen Artikel auch die Urkantone rückkaufsfreundlicher geworden wären und vermute sogar, dass die viel geschmähten, aber auch viel verkannten Landammänner dann unzweifelhaft im Kampf um die Eisenbahnen auf der Wahlstätte geblieben wären, wie ihre Vorgänger bei Arbedo.

Wenn ich auch kein Anhänger der Eisenbahnverstaatlichung bin, so habe ich doch immer und überall anerkannt, dass der verehrte Herr Chef des Eisenbahndepartements den Rückkauf nicht auf der Börse, nicht auf Umwegen, nicht durch Anschicksmänner und nicht verschleiert betrieben hat, sondern dass er den offenen, geraden, klippen und klaren Weg der Gesetzgebung gewählt hat. Es scheint mir nun aber, dass dieser Weg von der Bundesversammlung mit dem Art. 4 verlassen werde. Thun Sie das nicht, meine Herren. Thun Sie es schon deshalb nicht, weil Sie dem Gesetz unzweifelhaft für jedes ungetrübte Auge einen Mackel anheften würden.

Art. 4 und 4 bis des Nationalrates können ganz sicherlich nicht neben einander bestehen. Das wäre unkorrekt und unlogisch. Art. 4 statuiert die Vollmacht für die Erwerbung bestimmter Bahnen mit bestimmten Eigenschaften. Art. 4 bis aber verlangt ein Gesetz für den Kauf und Bau weiterer Bahnen ohne Qualifikation derselben. Was giebt es überhaupt für eine Erwerbungsart von Bahnen? Gar keine andere als Kauf oder Bau. Denn von Schenkung, Tausch, Annexion u. s. w. kann ja unbedingt nicht die Rede sein. Art. 4 enthält also die engere Form, Art. 4 bis die weitere Form. Die engere Form muss aber in der weitem enthalten sein. Wenn beide Artikel neben einander bestehen bleiben, dann ist es für mich unzweifelhaft, dass diese beiden Artikel einen Herd, eine Quelle von Kompetenzstreitigkeiten aller Art bilden werden. Je nach der momentanen Stimmung der Bundesversammlung, je nach den Gefühlen und Ansichten ihrer Mitglieder wird dann Art. 4 oder 4 bis zur Anwendung kommen. Schon

von dem Standpunkt einer richtigen Legislatur aus, abgesehen von allem und jedem Parteistandpunkt, abgesehen von allen und jeden divergierenden Ansichten, die man haben kann, scheint es mir, dass die beiden Artikel nicht nebeneinander bestehen können und dürfen.

Der Art. 4 bis lautet nach der Fassung unserer Kommission: «Wenn in der Folge andere Bahnlinien ausser den in Art. 2 und 4 genannten vom Bunde erworben werden» u. s. w. Auch dieser Artikel ist, wie ich es beurteile, nicht korrekt und zwar aus dem einfachen Grunde, weil er die in Art. 2 und Art. 4 genannten Bahnen auf die gleiche Linie stellt. Nun frage ich: passt für diese beiden Bahnarten wirklich der Ausdruck «genannt»? Dieser Ausdruck passt unzweifelhaft für den Art. 2, aber absolut nicht für den Art. 4. Denn welche Bahnen sind eigentlich in Art. 4 genannt? Ich bitte Sie, mir das zu sagen, denn ich weiss es nicht. Keine sind genannt, sondern es sind bloss die Eigenschaften anderer Bahnen genannt. Weder ich noch irgend ein anderer Bürger im Schweizerlande weiss, was man unter diesen andern Bahnen versteht. Ich glaube daher, dass auch die Fassung des Art. 4 bis nach dem Antrag der Kommissionsmehrheit nicht eine korrekte ist und dass, um Missverständnis, unrichtige Deutung u. dergl. zu vermeiden, eine andere Redaktion Platz greifen sollte.

Auf dem Boden der Minderheit der Kommission stehend, glaube ich, es sei das richtige, wenn man von den beiden nationalrätlichen Artikeln den Art. 4 streiche und einfach Art. 4 bis stehen lasse. Das ist mein Antrag.

**Reichlin:** Es ist bei der vorgerückten Debatte schwierig, neue Gesichtspunkte in die Diskussion zu tragen. Allein ich will als Kommissionsmitglied meine Auffassung zu begründen suchen. Der neu eingefügte Artikel 4 macht auf mich den Eindruck, dass die Rückkaufsfrage weniger auf der Grundlage des Rechtes und einer gesunden Nationalökonomie, als auf den Erwägungen des Erfolges aufgebaut werden soll. Die Spekulation auf Erfolg ist jedoch bei Erledigung principieller Fragen kein richtiger Berater. Was man bei der ersten Beratung im Ständerat nicht für möglich erachtet hat und was namentlich von Seiten des Bundesrates als ungesunde Ueberlastung des Rückkaufswagens abgelehnt worden ist, scheint heute als Rettungsanker für das Rückkaufsprojekt zu dienen.

Es ist ein Markt auf Kosten der Volksrechte, auf Kosten der Verfassung, denn es ist nicht möglich, das Referendum für die Nebenbahnen zu beseitigen, ohne die Verfassungsgrundsätze zu verletzen. Art. 89 der Bundesverfassung sagt: «Bundesgesetze, sowie allgemein verbindliche Bundesbeschlüsse, die nicht dringlicher Natur sind, sollen überdies dem Volke zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt werden, wenn es von 30,000 stimmberechtigten Schweizerbürgern oder von 8 Kantonen verlangt wird». Ich frage nun, wie lässt sich der beantragte Art. 4 gegenüber dieser Verfassungsbestimmung rechtfertigen? Durch die Bestimmungen des neuen Art. 4 des Gesetzes werden diese verfassungsmässigen Grundsätze für eine eventuelle Reihe von Bundesbeschlüssen von grosser materieller Tragweite beseitigt. Es

würde den Bundesbehörden das Recht übertragen, nach und nach Bahnen im Werte von 60 Millionen anzukaufen, ohne dass das Volk etwas dazu sagen dürfte. Man sagt nun, wenn das Volk auf dem Wege der Gesetzgebung zur Umgehung des Referendum mitwirke, so geschehe seinem Souveränitätsrecht kein Eintrag. Allein dieses Vorgehen widerstreite dem Wortlaut sowie dem Sinn und Geist der Verfassung, welche für jedes einzelne Gesetz oder Bundesbeschluss die Referendums Klausel bedingt. Zur Erteilung oder Einholung von Generalvollmachten für eine künftige Gesetzgebung ist in der Verfassung keine Grundlage geschaffen. Eine solche Eventualität könnte aber auch auf dem Wege der Gesetzgebung nicht geschaffen werden, sondern nur auf dem Wege der Verfassungsrevision, bei welcher das Volks- und Ständevotum gleichberechtigt in Betracht fällt.

Die vom Nationalrat und der Kommissionsmehrheit beantragte Auslegung und Gestaltung unseres Staatsrechtes ist daher unrichtig und lediglich durch die Opportunität herbeigeführt, weil man befürchtet, dass das Volk in seiner grossen Mehrheit den Rückkauf der Nebenbahnen ablehnen würde.

Diese Gesetzesbestimmung ist aber auch verwerflich, weil sie den gesetzgebenden Behörden eine Kompetenz zuschiebt, deren Tragweite das Volk gar nicht übersehen kann. Niemand weiss heute, welche Bahnen auf Grundlage des Gesetzes nationalisiert werden sollen, welcher Kaufpreis ausgeworfen wird. Wir kennen aus einer Botschaft des Bundesrates die Nebenbahnen, welche jetzt gebaut sind. Warum sagen wir dem Volke nicht klar und deutlich, welche dieser Bahnen in den Rückkauf einbezogen werden sollen? Was für Gründe sind vorhanden, dass wir das Volk im Unklaren lassen? In Art. 2 des Gesetzes umschreiben wir das grosse Bahnnetz, welches Gegenstand des Rückkaufes ist, und in Art. 4 bieten wir dem Volk in einem Sack eine Anzahl Bahnen, ohne ihm zu sagen, welche davon zurückgekauft werden sollen. Sind wir nicht verpflichtet, dem Volke unsere Absicht klar und deutlich zu sagen? Ich finde, abgesehen von der Verfassungsmässigkeit der Frage, in dieser Unklarheit, dem Volke einerseits etwas zu bieten, aber andererseits nicht zu sagen, wie man davon Gebrauch machen will, etwas Ungereimtes. Dann geht es mir wie meinem verehrten Herrn Vorredner. Ich finde zwischen dem Art. 2 und dem Art. 4 keine Konsequenz und noch weniger zwischen dem Art. 4 und dem Art. 4 bis. In Art. 4 verlangen wir für den Rückkauf von Linien, die unbekannt sind, das volle Vertrauen des Volkes, eine Ratifikation zum Voraus für das, was in einer Reihe sehr wichtiger Fragen von grosser finanzieller und volkswirtschaftlicher Tragweite beschlossen werden soll. Dann aber sagen wir im folgenden Artikel 4 bis: für die künftigen Bahnen versprechen wir dem Volk, nach Vorschrift der Verfassung, in jedem einzelnen Fall die Referendums Klausel beizufügen. Ich finde hier keine Logik, keine Konsequenz heraus. Es ist bei meiner Stimmabgabe entscheidend: Erstens, dass ich den Art. 4 nicht in Uebereinstimmung bringen kann mit den verfassungsmässigen Grundsätzen, zweitens, dass dieser Artikel eine ganz unklare Tragweite hat, dass er der gesetzgebenden Behörde eine Kompetenz giebt, welche das Volk bei der Abstimmung absolut nicht übersehen kann, und end-

lich weil ich keine Logik, keine Konsequenz zwischen dem Vorder- und Nachsatz von Art. 4 und Art. 4 bis finde. Deswegen stimme ich gegen diesen Art. 4.

**M. Gavard:** Tout à l'heure notre collègue M. Python a fait une allusion directe à la situation du canton de Genève en ce qui concerne le projet de rachat du Vollandes-Annemasse. Permettez-moi de m'expliquer en toute franchise sur cette question.

Je voudrais d'abord remercier M. Python de la sollicitude qu'il témoigne aux intérêts genevois, mais je lui rappelle le vieux proverbe: «Charité bien ordonnée commence par soi-même.» Dans son souci des intérêts d'autrui, M. Python me paraît avoir passé trop légèrement sur l'intérêt primordial que le canton de Fribourg doit attacher à la question soulevée par l'art. 4 en ce qui concerne le Bulle-Romont que l'on peut considérer comme une annexe du réseau du Jura-Simplon, compris dans la première opération du rachat.

Si M. Python le veut bien, nous allons le placer à côté du Jura Neuchâtelois et du Vollandes-Annemasse; la trinité sera complète et cela me donnera l'occasion de dire ce que je pense de l'art. 4.

Tout d'abord se pose la question de principe. Comme avant tout je tiens à être au clair avec moi-même et avec les autres, je désire présenter la déclaration que voici:

Dans le premier débat j'ai pris une attitude nettement négative, d'accord en cela avec les autres membres radicaux de la députation genevoise aux chambres fédérales et après un examen attentif de la question. J'ai exposé en détail les griefs que je pouvais invoquer contre le projet du conseil fédéral et les points sur lesquels il me paraissait devoir être amélioré.

Le premier visait la question des garanties à donner aux compagnies et aux actionnaires en ce qui concerne le prix d'achat et la manière dont seraient menées les négociations entre la Confédération et les porteurs des titres.

Les déclarations qui nous ont été faites ici par M. Zemp en son nom personnel ont été renouvelées devant le conseil national, au nom du conseil fédéral. A une question précise que je posais à M. Zemp au sein de la commission, l'honorable chef du département des chemins de fer a répondu textuellement: «Les déclarations que j'ai faites au sein du conseil national concordent exactement avec celles que j'ai eu l'honneur de formuler devant le conseil des états.»

Par conséquent ces déclarations, appuyées sur l'autorité du conseil fédéral au nom duquel s'exprimait M. Zemp, sont de nature à nous rassurer sur certains points. Il nous a dit en effet que les chiffres adoptés par le conseil fédéral ne devaient pas être considérés comme définitifs, mais comme une base destinée à permettre l'entente avec les porteurs des titres.

Quant au côté juridique, M. Zemp nous a déclaré que les concessions formeraient la base sur laquelle, le cas échéant, le tribunal fédéral aurait à formuler ses sentences, celui-ci restant libre d'ailleurs, puisque personne ne peut l'en empêcher,

d'apprécier si et dans quelle mesure il doit faire intervenir la loi sur la comptabilité.

En troisième lieu, M. Zemp a donné l'assurance que des négociations seraient entamées de gré à gré avec les compagnies et cela avant que la question du rachat soit posée au peuple. Sur ce point, par conséquent, ces déclarations sont de nature à donner encore une certaine garantie.

Il en est un autre qui n'est pas de moindre importance. Le conseil national a introduit dans la loi une clause d'après laquelle, au lieu de contracter un emprunt correspondant à la valeur exacte et totale du réseau à acheter, le conseil fédéral pourrait recourir à un autre mode d'arrangement avec les compagnies, arrangement qui comporterait un certain nombre d'annuités, l'amortissement devant s'accomplir en 60 années au maximum.

Ce second point a fait dans mon canton l'objet des études d'un certain nombre de financiers, hommes sérieux et compétents, familiers avec les questions de chemins de fer et les problèmes économiques. Le conseil national a été heureusement inspiré selon moi en donnant satisfaction à ce groupe d'hommes qui pourrait, à un moment donné, rendre de précieux services à la cause du rachat, si celui-ci est voté par le peuple.

Sur un autre point, l'administration des chemins de fer, une satisfaction nous a été donnée. Le conseil national, reprenant le principe de la proposition, faite ici-même par M. Robert, a introduit une disposition portant que la direction générale, composée de 5 à 7 membres, est nommée par le conseil fédéral sur le préavis, non obligatoire, du conseil d'administration. Il en est de même pour les directions d'arrondissement.

Il est entré, par conséquent, d'une façon bien marquée, dans le système de la décentralisation, du partage de certaines responsabilités entre le conseil fédéral, pouvoir exécutif de la Confédération, et les représentants des cantons ou des intérêts régionaux, qui participent à l'organisation administrative des chemins de fer.

Une quatrième et plus importante satisfaction a été donnée à des intérêts respectables qui s'agitent autour du problème du rachat par la formule introduite dans l'art. 4. Ici, je dois rendre hommage à l'esprit qui a dirigé les travaux de la majorité de la commission. Elle a compris que la loi de rachat des chemins de fer ne doit pas s'appliquer à résoudre seulement les problèmes d'une portée générale qui se rapportent aux cinq grands réseaux, mais qu'à côté de ces réseaux il y a, comme cela est prévu à l'art. 1, des lignes d'intérêt secondaire dont l'importance dépasse de beaucoup les étroites limites des cantons et présentent, à certains points de vue, un caractère d'internationalité dont il est juste de tenir compte.

C'est le cas, en particulier, pour le Jura Neuchâtelois soudé au réseau français par la ligne Col des Roches-Morteau; c'est également le cas pour notre petit réseau genevois rattaché à la France par la ligne Genève-La Plaine et le tronçon Vollandes-Annemasse.

Je le dis franchement, d'accord avec ceux de mes amis politiques auxquels je faisais allusion tout à l'heure: ces concessions faites à des réclamations légitimes nous ont paru assez sérieuses pour nous engager à ne pas persister dans l'attitude né-

gative que nous avons adoptée au cours du premier débat, mais à nous ranger au projet issu des délibérations du conseil national. Je ne me séparerai donc pas de mes amis dans cette circonstance et je voterai le projet que j'avais repoussé en première délibération, mais à la condition expresse que l'art. 4, actuellement en discussion, formant le pivot sur lequel repose pour nous la loi, en dehors des principes généraux qu'elle a établis, soit adopté par le conseil des états comme il l'a été par le conseil national.

Je pourrais m'en référer aux explications catégoriques qui ont été données à l'autre chambre par M. Favon lequel a clairement démontré les raisons majeures qui doivent engager la Confédération à s'intéresser au réseau genevois. Notre canton, placé dans des conditions particulièrement difficiles et délicates, enclavé dans un territoire étranger, s'il veut accomplir son programme d'activité publique, se trouvera aux prises avec des difficultés financières et économiques de diverses natures, s'il peut réaliser son programme de développement matériel. Or, tous les sacrifices que la Confédération saura consentir en vertu de son mandat supérieur, auront pour effet d'attirer à elle un nombre toujours plus grand de partisans de son oeuvre nationale. Et cette oeuvre doit non seulement se fonder sur les principes inscrits dans la constitution de 1874, mais se concilier avec l'esprit traditionnel des cantons, ces cellules organiques du corps fédéral, avec leur autonomie et leurs modalités particulières.

Actuellement, la loi sur le rachat et celle sur les assurances en cas de maladies et d'accidents nous conduisent à une sorte de tournant de notre vie économique et sociale et les conséquences d'un vote négatif pourraient être fatales à la solution des problèmes qui s'imposent à l'attention du peuple suisse. Il convient que les hommes de bonne volonté, quelles que soient sur certains points leurs préférences personnelles, se placent sur le terrain d'un patriotisme élevé et sachent faire le sacrifice de leur opinion, lorsque cela est nécessaire au bien commun.

A ce point de vue, on ne saurait nier que l'adoption de l'art. 4, qui comporte au total une dépense de 60 millions, ne constitue le complément indispensable, le corollaire immédiat de la loi sur le rachat.

Cette question d'argent, portant sur une somme de 60 millions qui, dans l'opinion de M. Geilinger, peut être ramenée à un chiffre bien moindre, car il a articulé la somme de 30 millions, tandis que d'autres évaluations la déterminent entre 45 et 50 millions; cette question d'argent, dis-je, peut-elle, doit-elle peser dans la balance en regard des avantages qui résulteront pour la Confédération du principe de justice et d'équité posé dans l'art. 4? A cette question, je réponds: Non.

En ce qui concerne l'argument que nous opposent les adversaires de l'art. 4, et tiré du point de vue constitutionnel, rien n'empêche les chambres de décréter que, par le referendum, qui s'exercera sur l'ensemble de la loi, le peuple se prononcera souverainement à la fois sur la question du rachat des cinq grands réseaux et sur celui des lignes secondaires intéressant une grande partie du pays; l'institution même du referendum, les droits et les prérogatives du peuple ne sont point entamés par une telle disposition. Supprimer l'art. 4, ce serait refuser à la Confédération le droit de compléter l'opération du rachat des 5 grands réseaux, si elle trouve d'un

même coup l'occasion favorable d'acquérir à bon compte certaines lignes secondaires qui, réunissant les conditions prévues à l'art. 1, serviraient heureusement l'exploitation de tel ou tel réseau général. Le Jura-Neuchâtelois est considéré comme une de ces lignes, le Vollandier-Annemasse également; il en est de même du chemin de fer de Genève-La Plaine spécialement indiqué comme présentant au plus haut degré, pour la Confédération le caractère d'utilité immédiate.

Au surplus nous sommes à Genève, en présence d'un problème d'une nature plus délicate, plus intime, si j'ose le dire, qui n'a pas reçu sa solution depuis plus de trois ans. Les négociations conduites avec la compagnie P.-L.-M. pour l'acquisition du chemin de fer de Genève-La Plaine et de la gare de Cornavin et qui ont abouti à une convention, sont demeurées en suspens devant l'attitude expectante du gouvernement français. La population de Genève, placée devant la nécessité prochaine de raccorder ses voies ferrées, cette population qui, dans le sentiment supérieur de son devoir, accomplira sans hésiter les sacrifices réclamés pour l'exécution de ce projet, peut bien espérer qu'une fois cette question, d'une nature si délicate au point de vue extérieur placée aux mains de la Confédération, celle-ci, avec l'autorité et l'influence considérables que lui donne son rôle de représentant du pays tout entier, saura trouver le moyen de résoudre la difficulté au mieux des intérêts nationaux et internationaux engagés dans l'affaire.

Pour nous, par conséquent, l'art. 4 aura pour effet de remettre non seulement le Vollandier-Annemasse, mais aussi le Genève-La Plaine à la Confédération elle-même et de lui donner l'autorité nécessaire pour seconder nos efforts et sauvegarder les intérêts des diverses natures qui, au point de vue genevois, se lient à l'exploitation du Genève-La Plaine.

Cette question dépasse donc de beaucoup les limites cantonales.

Si le conseil national n'a pas voulu ni énumérer dans l'art. 4 les lignes secondaires qu'il s'agit de racheter ni introduire la mention d'internationalité de quelques lignes, il n'en a pas moins pris vis-à-vis du pays, comme autorité législative, l'engagement de résoudre quand il en serait requis par le conseil fédéral, la question au mieux des intérêts engagés et au plus près de la conscience publique.

J'ai donc voté dans la commission l'adhésion à la décision du conseil national et je prie mes collègues du conseil des états de se ranger à la manière de voir de la majorité.

Il s'agit là d'un ensemble d'idées, de notions et de faits qui doivent trouver dans la bonne volonté commune de la représentation nationale la solution et la satisfaction que réclament un certain nombre de contrées et de cantons. L'occasion est venue de donner à notre peuple une nouvelle preuve de la solidarité nationale.

**von Arx**, Berichtstatter der Kommission: Ich möchte in erster Linie eine andere Reihenfolge der Art. 4 und 4 bis vorschlagen. Der Art. 2 handelt von dem Ankauf der fünf grossen Linien. In Art. 3

reden wir von der Uebernahme des Betriebes von Bahnen. In Art. 4 sprechen wir wieder von dem Ankauf von bestehenden Linien, welche den Bedingungen des Art. 1 entsprechen, und in Art. 4bis von dem Ankauf der übrigen Linien und dem Bau neuer Linien. Ich halte dafür, dass der Artikel, welcher von der Uebernahme des Betriebes handelt, nach Art. 4bis eingereiht werden sollte. Es würde demnach Art. 4 zu Art. 3, Art. 4bis zu Art. 3bis und Art. 3 zu Art. 4.

Da ich das Wort habe, erlaube ich mir ganz kurz auf einige der gefallen Voten zu replizieren. In erster Linie muss ich die Art. 4 und 4bis gegenüber den Aussetzungen des Herrn Muheim in Schutz nehmen. Herr Muheim sagte, die Art. 4 und 4bis seien nicht deutlich genug. Man wisse nicht, worum es sich handle. Ich glaube das nicht. Im Gegenteil, die Art. 2, 4 und 4bis reihen sich ganz logisch aneinander. In Art. 2 sagen wir ganz bestimmt, dass wir die fünf grossen Hauptlinien kaufen wollen. In Art. 4 wird dem Bundesrat und der Bundesversammlung Vollmacht gegeben, auch andere Linien, welche den Bestimmungen von Art. 1 entsprechen, zu kaufen. In Art. 4bis wird gesagt, dass noch weitere Linien, offenbar nur solche, welche nach Inkrafttreten des Gesetzes über den Rückkauf erstellt werden, erworben werden können, und es wird dem Bunde das Recht gegeben, Bahnen selbst zu bauen. Das ist doch ganz klar und deutlich. Allein es ist nicht möglich, dass wir jetzt schon sagen können, welche Linien unter Art. 4bis fallen. Herr Muheim meinte, es wäre besser, wenn wir in Art. 2 alle diejenigen Nebenbahnen, die wir verstaatlichen wollen, aufführen würden. Das wollen wir aber gerade nicht. Herr Python hat gesagt, es handle sich um einen Sprung ins Dunkle; es handle sich um 60 Millionen oder noch um mehr, wie er uns beweisen wollte. Allein wir wollen eben nicht nach dem Anlagekapital zurückkaufen, das wir vergüten müssten, wenn wir auf Grund der Konzessionen kaufen würden. Weil wir diese Bahnen billiger als für das Anlagekapital, bezw. die 60 Millionen erwerben wollen, nehmen wir sie in Art. 2 nicht auf. Ich glaube, klarer könne man nicht sein.

Herr Python hat wiederum das Wort ausgesprochen, dass wir Marchandage treiben. Ich habe es Herrn Python schon einmal gesagt: Ich acceptiere dieses Wort, was meine Person anbelangt, nicht und acceptiere es namentlich von Herrn Python nicht, von dem ich annehmen muss — ich müsste ihn sehr schlecht kennen — dass er schon morgen oder übermorgen versuchen würde, den Preis der Aktien in die Höhe zu treiben, also einen Handel zu machen. Wir treiben nicht Marchandage. Es lag uns ein Antrag vor, den wir nicht erfunden haben, sondern der vom Nationalrat an uns gekommen ist. Wir hatten die Pflicht, denselben zu untersuchen. Von der Westschweiz wird verlangt, dass die Nebenbahnen auch in die Verstaatlichung einbezogen werden, und da sollen wir nicht darüber reden

dürfen! Im übrigen aber — das bekenne ich ganz offen — freut es mich, dass wir die Westschweizer haben befriedigen können. Es ist hier schon oft gesagt worden, und auch Herr Python hat es betont, dass in den grossen wirtschaftlichen Fragen zwischen der romanischen und der deutschen Schweiz eine Kluft bestehe und dass die guten Patrioten im Lande schon lange mit Bedauern diese Kluft gesehen haben. Es freut mich unendlich, dass in der wichtigsten der vorliegenden wirtschaftlichen Fragen diese Kluft hat überbrückt werden können und dass wir Hand in Hand mit unsern Miteidgenossen in der Westschweiz an die Verstaatlichung unserer Bahnen schreiten.

**M. Python: M. le rapporteur de la commission a voulu me mettre en contradiction avec M. Muheim.**

Je ne rappellerai pas ce qui s'est passé dans la commission. J'ai proposé d'indiquer les lignes à racheter, M. Gavard a proposé de faire une distinction et de n'admettre que les chemins de fer à voie normale. Ces propositions furent écartées par la commission, c'est la seule observation que je désirais présenter.

En ce qui me concerne, j'ai proposé un second alinéa; il faut dire les conditions dans lesquelles on veut racheter.

#### Abstimmung — Votation.

In der Abstimmung wird der Antrag des Herrn von Arx betreffend die Einreihung des Art. 3 mit 33 Stimmen angenommen.

Die Kommissionsminderheit lässt hierauf ihren Antrag fallen und schliesst sich dem Antrag des Herrn Muheim an.

In eventueller Abstimmung wird sodann der von Herrn Python zu Art. 4 des Antrags der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Zusatz mit 22 gegen 12 Stimmen abgelehnt und dann in definitiver Abstimmung der Antrag der Kommissionsmehrheit gegenüber demjenigen des Herrn Muheim mit 25 gegen 16 Stimmen beschlossen.

(Au vote, l'interversion proposée par M. von Arx est adoptée par 33 voix.)

La minorité de la commission renonce à sa proposition pour se ranger à celle de M. Muheim.

En votation éventuelle, l'adjonction proposée par M. Python à l'art. 4 de la majorité de la commission est rejetée par 22 voix contre 12, puis au vote définitif, la proposition de la majorité de la commission l'emporte sur celle de M. Muheim, par 26 voix contre 16.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.  
(Ici, le débat est interrompu.)



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.10.1897 - 16:00
Date	
Data	
Seite	1243-1260
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 845

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



BULLETIN

stenographisches Bulletin

STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der

DE

schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 66

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 13. Oktober 1897, vormittags 9 Uhr. — Séance du 13 octobre 1897, à 9 heures du matin.

Vorsitz: }  
 Présidence: } Hr. Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung der Beratung über die Differenzen. — *Suite de la discussion sur les divergences.*

(Siehe Seite 1243 hievor. — Voir page 1243 ci-devant.)

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Wir haben gestern den Art. 2 zurückgelegt und zwar deshalb, weil von Herrn Python darauf aufmerksam gemacht worden ist, dass der französische Text dem deutschen nicht entspreche. Ich muss es nun den Herren französischer Zunge überlassen, den richtigen Text festzustellen.

**Python**: L'art. 2 contient l'énumération des lignes à racheter. D'après la rédaction adoptée au conseil national, le premier alinéa est coupé. Il est dit: «L'acquisition des chemins de fer aura lieu par voie de rachat conformément à la législation fédérale et aux concessions.»

Le conseil fédéral dénoncera sur cette base et pour le plus prochain terme prévu aux chemins de fer en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi.»

Ce dernier paragraphe a été mis par le conseil national à la fin, après l'énumération des lignes à racheter. Il faut voir si le texte allemand correspond au texte français? Celui-ci peut être admis et est conforme à la décision du conseil national. J'aborde la question plus importante de la divergence qui existe entre les deux conseils, divergence qui n'est pas relative à la lettre, mais au fond de l'article.

Vous savez qu'à propos de l'art. 2 nous avons discuté ici à plusieurs reprises une question très grave; il s'agissait de savoir quelle influence la loi sur la comptabilité qui a été votée en 1896 devait exercer sur l'interprétation à donner aux concessions en cas de rachat.

M. Scherb dans son premier discours a déclaré que la loi sur la comptabilité ne devait exercer au

cune influence sur l'interprétation des concessions en cas de rachat. Je me permets de vous lire cette très importante déclaration qui se trouve contenue à la page 482 du bulletin sténographique. Cette déclaration est très importante, parce que plus tard M. le chef du département des chemins de fer y a adhéré: «Es ist gewiss an sich klar, dass wir Bestimmungen der Konzessionen, die eine materielle Tragweite haben, nicht durch ein späteres Gesetz aufheben oder ändern können. Ebenso klar ist, dass wir nicht auf dem Wege der authentischen Interpretation einen Sinn in die Konzessionen hineinlegen können, der uns behagt, der die Sache einseitig interpretiert. Das geht nicht, wir können unsere Verpflichtungen nicht durch Gesetze lösen, sondern müssen sie halten.»

M. Isler a fait une déclaration dans le même sens que je me permets de rappeler aussi:....

**Präsident**: Ich erlaube mir, den Redner zu unterbrechen. Es handelt sich gegenwärtig nur um die Differenzen und nicht um die materielle Behandlung des Artikels. Darum kann der Redner auch keine neuen Anträge mehr stellen. Wenn Herr Python einen materiellen neuen Antrag stellen will, so muss ich den Rat zuerst darüber anfragen, ob er auf die Sache zurückkommen will.

**Python**. C'est pour montrer qu'il y a une divergence entre les deux conseils dans l'interprétation de cet article que je me suis permis d'exposer ce qui précède. Au conseil des états nous avons admis que la loi sur la comptabilité ne pouvait pas chan-

ger les concessions. C'est ce qui nous a été affirmé par MM. Scherb et Isler et par M. le chef du département lui-même qui s'est référé au discours de M. Scherb.

Au conseil national on a dit le contraire. M. le chef du département a dit que l'on ne pouvait pas nier que la loi sur la comptabilité ait une influence sur l'interprétation des concessions. M. le président de la commission, Cramer-Frey, a dit la même chose et après lui M. Gaudard, mais surtout M. Jeanhenry. Il est donc résulté de la discussion de cet article au conseil national une divergence très grande en ce qui concerne son interprétation. Je le répète, nous interprétons cet article tout autrement. Voilà la différence essentielle que je tenais à signaler.

Au conseil national on a repris ce que l'on avait concédé au conseil des états! Je le regrette, parce que les déclarations faites dans cette enceinte avaient tranquilisé les intéressés et si la discussion au conseil des états n'avait pas eu lieu, certaines personnes n'auraient pas pu se rallier au projet comme elles l'ont fait hier. Je constate simplement qu'il est résulté de la discussion au conseil national que la loi sur la comptabilité serait applicable.

Or, cette interprétation est contraire à tous les principes. On ne peut pas admettre que l'état puisse unilatéralement, par une loi, changer les concessions en ce qu'elles touchent un droit privé. Je propose donc de dire: «Les concessions font règle pour ce qui concerne le prix et les autres conditions de rachat.»

Si vous voulez supprimer ma proposition par un artifice de procédure et de règlement, c'est votre affaire, mais je tiens à constater que la discussion qui a eu lieu au conseil national donne à cet article un tout autre sens que celui que nous lui avons attribué.

En effet, il était résulté de notre discussion que cet article n'était pas définitif. M. Ritschard avait dit qu'il y avait quelque chose à faire, qu'il ne présentait pas de proposition, mais qu'il indiquait sa manière de voir pour qu'on put modifier le texte au conseil national. Il est donc resté dans la pensée de M. Ritschard qu'une disposition devait être introduite.

Il y a donc divergence entre les deux conseils et de deux choses l'une; ou bien le conseil des états adhèrera au conseil national, ou bien il maintiendra sa manière de voir. Comme la divergence porte non sur le texte, mais sur l'interprétation à lui donner, je fais ma proposition pour accuser cette divergence, le conseil en fera ce qu'il veut.

**von Arx:** Ich habe die bestimmte Meinung, dass wir uns im gegenwärtigen Stadium der Beratung nur über Differenzen zu beraten haben, welche im Text des Gesetzes vorhanden sind, dass wir uns aber nicht mit der Interpretation des Herrn Python beschäftigen können, der nun künstlich diesen Artikel wieder in Diskussion bringen will. Im deutschen Text besteht zwischen uns und dem Nationalrat absolut kein materieller Unterschied. Die kleine redaktionelle Verbesserung im deutschen Text, sagte gestern Herr Python, decke sich nicht mit dem französischen Text. Warum sagte er das? Weil er eben die ganze Frage wieder aufrollen will!

Ich habe Herrn Gavard konsultiert und mit ihm gefunden, dass der französische Text sich mit dem deutschen vollständig deckt. Ich beantrage Ihnen daher, einfach abzustimmen, ob wir diesen Artikel annehmen wollen oder nicht.

**M. Python:** J'insiste sur ce point que si en ce qui concerne le texte il n'y a pas de divergence, les deux conseils lui attribuent cependant une signification tout-à-fait autre. Il ne faut pas s'en tenir à la lettre seulement, il faut examiner la portée d'un texte, or la divergence existe et je regrette que l'on n'ait pas le courage de maintenir la décision du conseil des états. Je comprends du reste très bien les raisons pour lesquelles on préfère se tirer d'embarras par un artifice de procédure.

**Präsident:** Wir stimmen darüber ab, ob wir noch materiell auf den Art. 2 zurückkommen wollen.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, es sei nach dem Reglement nicht zulässig, dass wir auf einen Artikel zurückkommen, bezüglich dessen keine materiellen Differenzen bestehen.

**M. Python:** Il faudrait résoudre la question de savoir si oui ou non il y a divergence entre les deux conseils.

**Präsident:** Wir stimmen ab. Ein Antrag geht dahin, auf den Art. 2 zurückzukommen, ein anderer Antrag geht dahin, es sei auf den Artikel nicht zurückzukommen.

**M. Python:** Je demande que le conseil reconnaisse qu'il y a divergence; si elle existe, nous discuterons le fond, si elle n'existe pas, il n'y aura pas lieu de poursuivre la délibération sur cet article.

**Scherb:** Ich halte den Antrag des Herrn Python für unzulässig. Für die Frage, ob eine Differenz zwischen dem Nationalrat und dem Ständerat bestehe, kann einzig der deutsche Text massgebend sein. Herr Python giebt nun selbst zu, dass im Text Differenzen nicht bestehen, sondern dass der Text gleich laute. Nun ist es selbstverständlich, dass man durch die Interpretation des Textes nicht Differenzen schaffen kann. Da würden wir nicht fertig. Jeder macht sich wieder seine eigene Interpretation. Es ist darum der Antrag, darüber abzustimmen, ob eine Differenz bestehe, unzulässig. Der Rat kann höchstens darüber angefragt werden, ob der Antrag Python zulässig sei. Es ist das keine Künstelei, sondern eine richtige formale Behandlung der Sache.

**M. Python:** Mon opinion est qu'il y a divergence, M. le président de la commission dit qu'il n'y en a pas. Il faut trancher la question, voilà tout. Si vous reconnaissez qu'il y a divergence, nous discuterons le fond et je vous indiquerai ma pensée.

**Präsident:** Ich erlaube mir zu bemerken, dass zuerst formell zu entscheiden ist, ob der Antrag des Herrn Python zulässig sei. Erst wenn diese Frage bejaht werden sollte, würde darüber entschieden, ob wirklich eine Differenz bestehe und ob wir darauf eintreten wollen.

**M. Python:** Je ne voudrais pas être indiscret, mais la question est de savoir s'il y a divergence, oui ou non? Si oui, j'ai le droit de faire une nouvelle proposition, si non, je ne puis en faire. Il faut donc trancher au préalable la question de savoir s'il y a divergence.

**Präsident:** Ich werde also den Rat über diese formelle Frage anfragen.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Wir haben gar nicht abzustimmen, ob eine Differenz bestehe, denn es existiert nun einmal faktisch keine; wir stimmen ab, ob wir dem Nationalrat zustimmen wollen oder nicht.

**M. Python:** Je ne puis pas admettre la manière de voir M. le président de la commission. Je prétends qu'il y a divergence à propos de cet article, non dans le texte, mais dans le sens fondamental attaché à ce texte. Vous ne voulez pas me laisser discuter, sous le prétexte que la divergence n'existe pas. Il faut donc que le conseil tranche la question et prononce, s'il y a divergence.

**Präsident:** Um allen Anträgen gerecht zu werden, werde ich den Rat anfragen, ob er in der Folge darüber abstimmen will, ob der Antrag Python zulässig sei oder nicht; dann in zweiter Linie käme die Frage, ob eine Differenz bestehe oder nicht.

**M. Python:** Wenn eine Differenz besteht, so ist mein Antrag zulässig; wenn keine Differenz besteht, so ist er nicht zulässig.

**Präsident:** Ich denke, materiell müsste dann die Frage doch noch diskutiert werden. Ich frage also den Rat an, ob er den Antrag, die Sache wieder zu behandeln, für zulässig erachte.

**Abstimmung. — Votation.**

Mit 22 gegen 5 Stimmen erklärt der Rat den Antrag des Herrn Python für unzulässig.

(Par 22 voix contre 5, le conseil prononce que la proposition de M. Python n'est plus recevable.)

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich setze voraus, dass Sie damit dem Nationalrat zugestimmt haben.

**Art. 6.**

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Hier ist wieder eine Differenz, indem der Nationalrat statt «Die für den Erwerb und den Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel» sagen will: «Die für die Erwerbung, den Bau und den Betrieb» u. s. w. So dann beschloss der Nationalrat einen Zusatz zu diesem Artikel:

«Auf dem Wege der freien Verständigung mit den Eigentümern der Bahnen und unter Festhaltung des Grundsatzes der Schuldenamortisation binnen längstens 60 Jahren kann auch eine andere Zahlungsmodalität für die Erwerbung der Bahnen gewählt werden.

«Die Genehmigung der Anleihsoperationen und des Amortisationsplanes bleibt der Bundesversammlung vorbehalten.»

Ihre Kommission beantragt Ihnen, dem Nationalrat zuzustimmen. Ich habe den Verhandlungen im Nationalrat nicht beigewohnt, als dieser Vorschlag gemacht wurde; ich stelle mir aber vor, dass mit diesem Artikel gemeint ist, dass der Bund auch bestehende Anleihen der Bahngesellschaften übernehmen kann. Es ist bereits bei der Eintretensfrage im Juni bemerkt worden, dass bei verschiedenen Gesellschaften Anleihen existieren, welche auch auf den Termin des Rückkaufes und der Uebernahme der Bahnen durch den Bund nicht gekündet werden können. So z. B. haben wir zwei 4proz. Anleihen der Centralbahn im Betrag von 26 und 19 Millionen Franken, welche erst 1936 und 1957 vollständig rückzahlbar sind. Die Amortisationsquoten sind planmässig auszulösen. Wenn nun der Bund diese Anleihen nicht übernehmen würde, so würde der Fall eintreten, dass die Bahngesellschaften überhaupt nicht liquidieren könnten; es muss daher dem Bundesrat im Interesse der Sache, aber namentlich auch in demjenigen der Bahngesellschaften die Latitüde offen gelassen werden, sich mit den Gläubigern behufs Uebernahme dieser Obligationen zu verständigen. Es haben nun zwar die Herren Gavard und Python angetönt, dass mit diesem Artikel überhaupt ein anderer Zahlungsmodus vorgesehen sei, z. B. die Zahlung mittelst Annuitäten. Ich habe nun aber keine richtige Vorstellung davon, wie das gehen sollte. Denn wenn Sie innert 60 Jahren die Bahnen mittelst Annuitäten bezahlen wollen, so hätte das zur Folge, dass die betreffenden Gesellschaften überhaupt nicht liquidieren könnten bis 1960. Das könnte gleichgültig sein, wenn man es nur mit Aktionären zu thun hätte; allein die Passiven der Gesellschaften setzen sich zusammen aus dem Aktien- und dem Obligationenkapital, und die Obligationäre werden natürlich auf ihrem Titel bestehen und die Erfüllung der Verpflichtungen verlangen. Ich glaube, es sei gut, wenn wir uns in Bezug auf die Finanzierung der Bundesbahnen freie Hand vorbehalten, sodass noch andere Modalitäten eintreten könnten als im ursprünglichen Text vorgesehen war. Ich beantrage deshalb Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

**M. Python:** J'adopte cet article 6. Il est mieux que le texte décidé par le conseil des états. Je me demande cependant si au dernier alinéa il ne faudrait pas ajouter: «Sur la proposition du conseil fédéral et sur le préavis du conseil d'administration?» Du moment que l'on désire que l'administration des chemins de fer soit complètement distincte de l'administration fédérale, il faut que le conseil d'administration et la direction générale qui auront devant le pays la responsabilité de la marche des chemins de fer, soient appelés à donner leur opinion quand il s'agit des opérations concernant les emprunts et le tableau d'amortissement dont la ratification est réservée à l'assemblée fédérale. Le conseil fédéral sera entendu, cela va sans dire. On ne saurait non plus, à mon avis, prêter le conseil d'administration.

Son opinion doit même être prépondérante. La ratification des opérations relatives aux emprunts et au tableau d'amortissement figure parmi les attributions réservées à l'assemblée fédérale. Il n'en est pas fait mention dans les attributions prévues pour le conseil fédéral et le conseil d'administration. C'est pourquoi il serait bon de préciser. Je propose donc de dire à la fin du dernier alinéa: «Sur la proposition du conseil fédéral et sur le préavis du conseil d'administration.»

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich betrachte es, wie Herr Python schon gesagt hat, als selbstverständlich, dass, wenn derartige Operationen vorgenommen werden, der Verwaltungsrat in erster Linie damit begrüsst wird, der eine Vorlage an den Bundesrat macht, worauf der Bundesrat die Vorlage der Bundesversammlung unterbreitet. Es kommen überhaupt keine Geschäfte vor die Bundesversammlung, die nicht vorher vom Bundesrat behandelt worden sind. Ich kann mir einen andern Geschäftsgang gar nicht vorstellen und glaube darum, die Anregung des Herrn Python sei überflüssig.

**M. Python:** Si l'on envisage ma proposition comme allant de soi, je la retire, parce qu'elle n'est plus nécessaire.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 7.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Eine wesentliche Differenz besteht nur bei Art. 7. Der Ständerat hatte bekanntlich vorgesehen, dass von den Ueberschüssen aus dem Betrieb der Bundesbahnen 20 Proz. vorweggenommen werden, um damit einen Reservefonds zu gründen, der nach und nach bis auf die Höhe von 50 Millionen zu aufnen wäre. Merkwürdigerweise hat der Nationalrat diese Anregung unseres Rates gestrichen. Offenbar meinte derselbe, mit der Bestimmung, wonach die Ueberschüsse unter anderm auch zur Ausgleichung der Jahreserträge verwendet werden können, werde der Zweck einer besondern Reserve ebenfalls erreicht. Dem ist aber nicht so. Nach dem Wortlaut des Gesetzes sollen die Ueberschüsse verwen-

det werden: erstens für Hebung und Erleichterung des Verkehrs, dann zweitens für die Herabsetzung der Güter- und Personentarife und drittens für die Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Wenn Sie nun nicht in ganz bestimmter Form vorsehen, dass ein Teil der Ueberschüsse in einen Reservefonds zu legen ist, so können Sie ganz gewiss sein, dass über diesen Ueberschuss in der angedeuteten Weise auch verfügt wird. Und wenn wir dann in der Bahnkasse Defizite haben, dann werden gar keine Mittel vorhanden sein, um diesen Defiziten zu begegnen. Indem wir Ihnen seiner Zeit diesen Reservefonds zu gründen vorschlugen, hatten wir zweierlei im Auge. Erstens wollten wir den Grundsatz der vollständigen Abtrennung der Bundesfinanzen von der Oekonomie der Bundesbahnen auch wirklich durchführen. Um aber diese Trennung vollständig durchzuführen, müssen die Bundesbahnen finanziell sicher gestellt sein. Wir wollen nicht, dass die Bundeskasse, wenn Defizite vorhanden sind, in Anspruch genommen wird. Das dürfen wir gar nicht. Und wir wollen auch nicht das System einführen, wonach, wenn Defizite vorhanden sind, man diese Defizite, wie die Bahngesellschaften es früher machten, einfach auf ein Konto «Zu amortisierende Verwendungen» als Aktiven nimmt. Ein solches System wollen wir nicht einführen, sondern wir wollen in guten Zeiten etwas zurücklegen — 20 Proz. ist eigentlich wenig — damit wir den Defiziten, wenn schlechtere Zeiten eintreten, begegnen können. In zweiter Linie schwebte uns bei diesem Reservefonds eine Einrichtung vor, welche in Zeiten von grossen wirtschaftlichen und namentlich auch politischen Krisen ein regelmässiges finanzielles Gebahren, einen regelmässigen Gang der Bundesbahnen sichern soll. Man hat schon bei der ersten Beratung darauf hingewiesen, dass unser grosser Staatshaushalt auf den Zolleinnahmen aufgebaut sei. Wenn nun eine politische Krisis entsteht, wenn an den Grenzen Krieg entbrennt, dann werden die Zölle ganz bedeutend, um 40, 50 oder noch mehr Prozent, zurückgehen; die Einnahmen aus Post und Telegraph gehen zurück, die Ausgaben aber bleiben, im Gegenteil sie werden durch die Grenzbesetzung und andere Bedürfnisse ungeheuer wachsen. Nun kommen dazu die Mindereinnahmen aus den Bundesbahnen. Diese werden einmal kommen. Der regelmässige Gang wird der sein, dass die Einnahmen zunehmen; es ist fast ein Naturgesetz, wir beobachten das seit 40 Jahren. Aber wirtschaftliche Störungen können eintreten, und da müssen wir sorgen, dass wir für diese Zeiten gewappnet sind. Wir haben ja ein Vorbild in unserm Bundeshausalt. Wir haben vorsorglich dafür gesorgt, dass in solchen Zeiten uns die nötigen Mittel zur Verfügung stehen. Wir haben vor einigen Jahren ein Anleihen von 20 Millionen aufgenommen und in englischen Consols und schwedischen Obligationen angelegt, in Papieren, die wir auch in Zeiten von Krisen realisieren, in Geld umwandeln können. So etwas schwebte auch Ihrer Kommission vor: ein Reservefonds, der in solchen jederzeit realisierbaren Titeln angelegt wird, damit die Bundesbahnen dann wenigstens drei oder sechs Monate fahren können, ohne dass wir in solch schwierigen Zeiten an den Geldmarkt appellieren müssen, wo die Anleihensbedingungen — die Eidgenossenschaft hat das wiederholt erfahren — ausserordentlich schwierig sind.

Ich möchte Ihnen deshalb warm empfehlen, am ursprünglichen Antrag des Ständerates festzuhalten und die Bundesbahnen nach dieser Richtung zu sichern.

**M. Python:** Quant au fond je suis entièrement d'accord avec la commission, le fonds de réserve est nécessaire, seulement il doit être prélevé sur le surplus des recettes sur les dépenses et c'est par conséquent le moment de savoir si les calculs du message sont justes, oui ou non? Il a paru dans un journal suisse un article qui critique ces calculs, ces critiques ont été rappelées au conseil national, mais on n'a sans doute pas eu le temps d'y répondre. De cet article très bien fait et dû à la plume d'un financier de premier ordre, il résulte que si le message du conseil fédéral prévoit une réduction de tarif évaluée à la somme de frs. 4,700,000, l'auteur des calculs a oublié de porter cette somme en déduction des recettes, de sorte qu'au lieu du boni de frs. 2,100,000 qui est prévu nous aurions un déficit de frs. 2,600,000. Voilà une première erreur que l'on signale dans les calculs du message.

Une autre critique a trait aux versements à faire par les compagnies aux caisses de retraites et des pensions des employés. Pour un peu plus de 10,000 employés il a été versé frs. 1,783,914. Cette somme a-t-elle été portée au compte de dépenses dans le message?

Troisième observation: Le message prévoit un amortissement de 893 millions sur l'emprunt total d'un milliard qui doit être amorti en 60 ans, mais on n'a pas tenu compte des nouvelles constructions qu'il sera nécessaire de faire. D'après l'expérience acquise, ces dépenses se montent à 1 ou 1½ % du capital, ce qui ferait une dépense annuelle de plus de 10 millions qui n'a pas été prévue.

Si ces observations sont exactes, le rendement annuel prévu pour les chemins de fer d'état devrait être diminué de frs. 17,450,000, ce qui fait qu'au lieu d'un boni de frs. 2,100,000 on aurait un déficit annuel de fr. 15,350,000 qui ne pourrait être comblé qu'en renonçant à l'amortissement de la dette.

Ces critiques, je le répète, ont été faites par un journal sérieux et bien informé. Il est donc du devoir du conseil des états et surtout du conseil fédéral d'édifier le public sur ce point. Si ces critiques étaient fondées, ou simplement l'une d'entr'elles, nous n'aurions pas besoin de nous préoccuper d'un fonds de réserve qu'il ne serait pas possible de constituer et nous pourrions adhérer sans hésitation à la décision du conseil national.

Il faut encore remarquer que les calculs ont été établis sur la base des prix du rachat prévus dans le message et basés sur la loi sur la comptabilité; si ces chiffres doivent être modifiés comme l'espèrent nos collègues de Genève, le déficit serait encore plus considérable. Il me semble que le conseil des états doit être renseigné sur ce point avant de trancher définitivement la question.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Ich werde Sie nicht lange aufhalten; aber das Votum des Herrn Python erfordert eine etwelche Erwiderung.

Wenn es wahr wäre, dass mit den künftigen Bundesbahnen ein Defizit von 15 Millionen sich einstellt, so kann ich nicht begreifen, warum Herr Python immer noch mehr für seine Aktien will. Wenn das wahr wäre, so würden die Bahngesellschaften mit beiden Händen zugreifen und ihre Aktien abgeben. Aber die Rechnung stimmt ja nicht! Ich habe Ihnen schon früher einmal nachgewiesen, dass pro 1895, selbst wenn wir sämtliche Aktien der Bahnen al pari zahlen würden, die J. S. Aktien zu 200, Nordost Stamm zu 500, und das Geld zu 3 Proz. aufnehmen würden, immer noch ein Gewinn von circa 7 Millionen Franken gegenüber der Dividende, die die Aktionäre erhalten, vorhanden wäre. Sie haben pro 1895 circa 7 Millionen mehr Dividende erhalten, als der Bund auszugeben hätte an Zinsen für 3½ prozentige Obligationen. Das ist auch eine Rechnung. Ich habe die Zeitungsartikel, von welchen Herr Python spricht, nicht gelesen, ich weiss nicht, was darin gestanden hat; aber ich will annehmen, es sei darin gesagt worden, man ziehe von der Reineinnahme der Bundesbahnen eine Summe von Fr. 4,700,000 für Reduktion der Tarife ab. Wo steht das aber im Gesetz, dass die Tarife nun sofort reduziert werden? Das steht nirgends! Ich glaube, es kann uns vollständig beruhigen, wenn gesagt wird, dass der ganze Ueberschuss der Bahnen zu Erleichterung des Verkehrs und der Reduktion der Taxen verwendet werden wird. Wenn Ueberschüsse vorhanden sind, werden wir an die Reduktion der Tarife schreiten; aber vorläufig ist das noch nicht bestimmt, und es geht nicht an, einfach diese Fr. 4,700,000 abzuziehen; ebenso wenig geht es an, dass wir Amortisationen für neue Linien vornehmen, die noch nicht existieren. Wenn Sie einmal da sind, dann werden auch die Einnahmen entsprechend wachsen. Ueberhaupt ist darauf hinzuweisen, dass bei den Berechnungen des Bundesrates auf die damaligen Verhältnisse bei den Privatbahnen abgestellt worden ist, dass man also allfälligen Ersparnissen bezüglich der Verzinsung der Anleihen, Ersparnissen in der Organisation u. s. w. und auch der Vermehrung des Verkehrs absolut keine Rechnung getragen hat. Es kann mit aller Zuversicht erwartet werden, dass die Rechnungen eher günstiger ausfallen werden, als dies in der Botschaft angenommen ist. Selbstverständlich sind in den vorgesehenen Ausgaben auch die Zuschüsse inbegriffen, welche die Bahnen an die Hilfs- und Pensionskassen der Angestellten machen. Ich weiss nicht, ob nun Herr Python befriedigt ist.

**Leumann:** Herr Python hat gesagt, die Fassung des nationalrätlichen Beschlusses komme auf das gleiche heraus wie das, was der Ständerat angenommen hat. Das ist absolut unrichtig. Der Beschluss des Nationalrates lautet: «Weitere Ueberschüsse sind ausschliesslich im Interesse der Bundesbahnen» u. s. w. Man kann doch für die schlechten Zeiten nur so vorsorgen, dass man in guten Jahren etwas zurücklegt. Wie wollen Sie das ohne einen Fonds machen? Ich finde deshalb die Redaktion, die der Nationalrat gewählt hat, unklar, und schon aus diesem Grunde würde ich der Fassung, welche unsere Kommission dem Artikel gegeben hat, den Vorzug geben. Aber abgesehen davon bin ich vollständig der Meinung, die der Herr Referent der Kommission aus-

gesprochen hat, dass wir unbedingt einen Reservefonds haben müssen. Wir haben allerdings bei den jetzigen Privatgesellschaften keine Reservefonds unter diesem Titel, aber doch haben wenigstens einzelne derselben solche Fonds. Es hat z. B. eine Gesellschaft, deren Verhältnisse mir näher bekannt sind, einen Fonds unter dem Titel «Fonds für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnungen»; das ist mit andern Worten auch ein Reservefonds.

Nun kann der Bund doch in dieser Beziehung nicht hinter den vorgeschrittensten Bahngesellschaften zurückstehen. Ich halte dafür, es sei durchaus nötig, ins Gesetz Bestimmungen über einen solchen Reservefonds aufzunehmen. Man könnte eher allenfalls über die Höhe dieses Reservefonds verschiedener Meinung sein, es können 50 Millionen als zu viel erscheinen und man kann sagen, 30 oder 25 Millionen würden genügen. Aber auch hier bin ich nicht dieser Ansicht. Wenn wir bei einem Kapital von einer Milliarde, ausser den Anforderungen, welche die Erneuerungen stellen, 30 bis 35 Millionen Zinsen aufzubringen haben, so ist ein Reservefonds von 50 Millionen entschieden nicht zu gross, und ich begrüsse es, dass unsere Kommission am Beschluss des Ständerates festhält. Ich empfehle dies auch Ihnen.

**M. Python:** Il paraît que je ne me suis pas expliqué assez clairement, si j'en juge par la réponse que vient de me faire M. Leumann. Je suis tout-à-fait d'avis qu'il faut un fonds de réserve et qu'il est bon de le prévoir dans la loi. Je me suis borné à faire observer que si le compte du rendement des chemins de fer fédéraux était réellement erroné et présentait un déficit annuel de 15 millions comme cela a été dit sans être réfuté pour le moment, il était inutile de s'occuper du fonds de réserve que l'on ne pourrait jamais constituer.

En ce qui concerne la somme que doit atteindre ce fonds, je crois qu'il vaut mieux admettre le chiffre maximum de 50 millions, étant donné l'importance des lignes et de leur exploitation.

Un mot de réponse encore à M. le rapporteur de la commission. J'ai dit, et en le faisant je savais ce que je disais, que les calculs du message avaient été relevés dans un journal pour établir que le boni prévu se transformerait en un déficit annuel de 15 millions. M. von Arx me répond qu'il n'a pas lu le journal en question. Je le crois, puisqu'il le dit, mais j'estime que c'est très regrettable étant donné l'importance de la question et le rôle considérable que notre collègue a joué dans les travaux préparatoires et la discussion de la question.

Encore une fois je ne conteste pas la nécessité du fonds de réserve, mais je fais observer que nous avons promis une réduction de tarifs de 4 millions, dès que la Confédération serait en possession des chemins de fer. Aujourd'hui on nous dit qu'on n'opérera cette réduction que lorsque l'état des recettes le permettra. J'estime qu'il n'est donc plus question de réductions de tarifs si l'observation que j'ai signalée est fondée, or elle n'a pas été contestée et ne peut pas l'être. C'est donc une erreur de 4 millions qui existe dans les comptes du message et

si l'on veut quand même accorder la réduction promise, il ne sera pas possible d'éviter un déficit. Je demande donc ce que devient l'argument tiré de la réduction des tarifs dont vous vous servez pour engager le public à voter le rachat.

Il y a une autre question. Actuellement les compagnies dépensent chaque année une somme représentant le 1 ou 1½ % de leur capital pour constructions nouvelles. Vous dites que la Confédération fera des économies, et la gare de Bâle et celle de Lausanne! Ne ferez-vous pas ce que vous obligez les compagnies à faire? Si vous voulez les suivre, c'est une dépense annuelle de 10 millions dont il faut tenir compte.

Je dis donc que l'on peut faire de pareilles critiques, il vaut la peine d'y répondre et que quelque soit la faiblesse de l'organe qui les présente, il ne suffit pas de les écarter d'un mouvement d'épaules. Si vous avez une réponse à faire, faites-la, mais ce n'est pas répondre que de garder le silence.

Pour moi je dis qu'il vous faut 10 à 15 millions de plus par an pour accorder les facilités que vous promettez au public. Vous dites que la Confédération fera des économies et n'accordera pas de réductions s'il doit en résulter un déficit pour elle. Je prends acte de cette réponse.

Pour le moment j'adhère à la décision du conseil des états.

**Präsident:** Es ist kein Gegenantrag zum Antrag der Kommission gestellt. Sie haben somit stillschweigend beschlossen, am frühern Beschluss festzuhalten.

#### Art. 8.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Hier beantragt der Nationalrat einen Zusatz: «Auch sind die Bundesbahnen für Versicherung ihres Rollmaterials den kantonalen gesetzlichen Bestimmungen nicht unterworfen.» Dieses Lemma ist jedenfalls am Platz, um allfällige Streitigkeiten mit den Kantonen zu vermeiden. Bekanntlich haben mehrere Kantone kantonale obligatorische Mobiliarversicherungsanstalten, z. B. der Kanton Glarus und der Kanton Waadt; auch der Kanton Zürich geht mit dem Gedanken um, eine solche zu errichten. Es könnte nun der einen oder andern dieser Anstalten einfallen, zu behaupten, dass das Rollmaterial der Bundesbahnen versicherungspflichtig sei. Nun hat aber Herr Wunderly, der Antragsteller im Nationalrat, gesagt, das Rollmaterial solle und zwar unbekümmert um die Kantons Grenzen. Dermalen versichern die Bahngesellschaften ihr Mobiliar, ihre Wagen, Lokomotiven u. s. w. wegen der Grösse des Risikos bei verschiedenen Versicherungsgesellschaften und zwar so, dass diese Gesellschaften schadensersatzpflichtig werden, unbekümmert darum, wo ein allfälliger Brandfall stattfindet. Es ist vor auszusehen, dass auch der Bund in dieser Weise verfahren wird. Um allfällige Streitigkeiten zu verhüten, ist jedenfalls der Zusatz des Nationalrates sehr am Platz, und ich möchte Ihnen denselben zur Annahme empfehlen.

**M. Gavard:** A l'art. 8 in fine l'adaptation du texte français à l'allemand n'est pas correcte. Au lieu de dire: «Ces obligations résultant des concessions et qui ont pour objet immédiat les lignes et leur exploitation», M. Python et moi nous vous proposons de dire: «Qui ont pour objet immédiat l'état et l'exploitation des lignes,» ce qui serait plus exact.

Cette observation ne regarde que le texte français.

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 9.*

**M. Gavard:** A l'art. 9 nous vous proposons une petite modification à la rédaction française. Nous vous demandons de dire: «ne sont pas nécessaires à leur exploitation,» au lieu de «pour leur exploitation».

Ceci ne concerne que la rédaction française.

A l'art. 10 nous voudrions aussi modifier la rédaction française en revenant au texte primitif du conseil fédéral et en l'améliorant. Le projet du conseil fédéral dit: «La législation fédérale en matière de chemins de fer est applicable aux chemins de fer fédéraux, dans la mesure où à l'égard de ceux-ci cette application a encore sa raison d'être.»

Cette rédaction paraît un peu lourde et défectueuse, nous vous proposons de dire: «Dans la mesure où cette application sera compatible avec les dispositions de la présente loi.»

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 10.*

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Hier hatte der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen, zu sagen: «Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung, soweit die Voraussetzungen hiefür bei denselben vorhanden sind.» Der Ständerat beschloss dann, den Nachsatz zu streichen; der Nationalrat aber hat ihn wieder hergestellt. Um dieser unbedeutenden Angelegenheit wegen keine Differenz zu haben, beantragen wir Ihnen, dem Nationalrat zuzustimmen.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

*Art. 11.*

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Diesen Artikel beantragt der Nationalrat als drittes Alinea zu Art. 12 zu nehmen, womit Ihre Kommission einverstanden ist.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

*Art. 12.*

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Dieser Artikel enthält ganz bedeutende Modifikationen. Es werden in demselben die Kompetenzen der Bundes-

versammlung ganz wesentlich vermehrt. So wird derselben noch unterstellt: Die Genehmigung der Anleihsoperationen und des Amortisationsplanes; die Genehmigung von Vereinbarungen betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und den Eintritt des Bundes in Betriebsverträge, welche etwa zwischen den in Art. 2 genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen abgeschlossen worden sind; die Gesetzgebung über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung; die Gesetzgebung über die Besoldungen; die Genehmigung des Jahresbudgets. Auch die Kompetenzen des Bundesrates werden erweitert, indem dem Bundesrat nicht nur die Wahl der Generaldirektion, sondern auch der Kreisdirektionen zugewiesen wird. Als Konsequenz der Anträge unter Littera A ergibt sich dann ferner die Einbringung folgender Vorlagen bei den eidgenössischen Räten: des Jahresbudgets, der Jahresrechnung, der Anträge betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und den Eintritt des Bundes in Betriebsverträge, welche etwa zwischen den in Art. 2 genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen abgeschlossen worden sind. Wir beantragen Ihnen dann ferner, unter Littera A als Ziffer 2 einzuschalten: «Die Genehmigung von Vereinbarungen betreffend die Erwerbung anderer bestehender Bahnen, sowie betreffend die Uebernahme des Betriebes von Nebenbahnen und . . .» u. s. w. Ferner beantragen wir Festhalten am Text des bundesrätlichen Entwurfes bei Littera B, Ziffer 1. Der Nationalrat schlägt nämlich vor, zu sagen: «Erlass einer Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze.» Ihre Kommission hat gefunden, das sei unschön, und sie schlägt vor, festzuhalten an der Redaktion des Bundesrates: «Erlass einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze.»

Ich erlaube mir nun noch, Ihnen zwei persönliche Anträge zu stellen. Wie wir später sehen werden, ist die Genehmigung der Statuten der Pensions- und Hülfskassen für die Beamten und ständigen Angestellten ebenfalls Sache des Bundesrates, dann ferner der Erlass der erforderlichen Vorschriften für die Errichtung von Krankenkassen. Ich schlage Ihnen vor, in Littera B folgende Ziffern 4 und 5 aufzunehmen:

«4. Die Genehmigung der Statuten der Pensions- und Hülfskassen für die Beamten- und ständigen Angestellten;

«5. Der Erlass der erforderlichen Vorschriften für die Errichtung von Krankenkassen.»

Ich glaube, das sei selbstverständlich. Ich beantrage Zustimmung zum Nationalrat und Annahme der soeben gestellten Anträge.

**Präsident:** Was die beiden persönlichen Anträge des Herrn Berichterstatters anbetrifft, so nehme ich an, Sie stimmen denselben zu.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

**Wirz:** Die Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen bilden ein System. Beide Fragen stehen mit einander in logischem Zusammenhang. Es fragt sich, ob die Kreisräte mehr sind als eine begutachtende Behörde. Es fragt sich, ob sie auf

die Verwaltung überhaupt irgendwelchen tatsächlichen Einfluss üben können.

Es ist eine sehr fatale Rolle, die Verantwortlichkeit mitzutragen, wenn man zur Wahl der Mandatäre kein Wort zu sagen hat. Es fragt sich aber auch, ob alle Gewalt im Bundesrate konzentriert werden und ob die sogenannte Decentralisation der Verwaltung immer nur eine Etiquette sein soll.

Die Eidgenossenschaft besteht aus Volk und Ständen, ihre Mandatäre sind National- und Ständerat und der Bundesrat ist die vollziehende Behörde. Wenn man nun einen neuen, in That und Wahrheit autonomen Zweig der eidgenössischen Verwaltung schaffen will, so darf man nicht die Wahl der Regierung übergeben, und wenn man im centralen Verwaltungsrat und im Kreisverwaltungsrat ein Analogon des aus dem nationalen und föderativen Principe zusammengesetzten Parlamentes schafft, so ist es unlogisch im höchsten Grade, wenn man diesen korrekt zusammengesetzten Verwaltungsräten keinen massgebenden Wableinfluss auf die Leitung der Eisenbahnen einräumt. Dadurch werden die Kreisverwaltungsräte in That und Wahrheit das fünfte Rad am Wagen. Sie sind thatsächlich dann dafür gut, zu genehmigen, was ihnen die absolut unabhängigen Kreisdirektionen unterbreiten. Und zur Wahl der Beamten und Angestellten haben sie direkt und indirekt kein Wort zu sagen. Ein «unverbindliches Vorschlagsrecht» ist eine Halbheit, die weder Fisch noch Vogel ist. Das kann nur zu einem sehr odiosen Antagonismus zwischen dem centralen Verwaltungsrat und dem Bundesrate führen. Wie stehen denn die Direktionen da, wenn sie dem Verwaltungsrate oktroyiert werden? Wenn man will, dass tüchtige, ziel- und selbstbewusste Männer in einer Behörde sitzen, und wenn man will, dass diese Männer in das Triebwerk der Verhältnisse sich hineinleben und eine tüchtige Verwaltung sich zur Lebensaufgabe und zur Gewissenssache machen, so muss man diese Behörde mit einem vollwertigen Kompetenzenkreis ausstatten. Tüchtige Männer fühlen sich nicht heimisch in der Rolle von Jasagern und Statisten, und das ist ja die Schattenseite vieler jetzigen Verwaltungsräte, dass sie auf den Gang und den Geist der Verwaltung einen zu geringen Einfluss haben und vielfach nur Ratifikations- und Indemnitätsorgane sind.

Wir sind vielfach abgekommen von der liberalen Idee des Rechtsstaates und zumal von dem so notwendigen Grundsatz der Trennung der Gewalten. Es hat sich bei uns ein autoritärer Unfehlbarkeitsglaube ausgebildet; man will die Gewalt in möglichst wenig Händen konzentrieren; es ist dies in republikanischer Form ein monarchisches Princip und es ist ein Zeichen der Zeit, dass die socialdemokratische Richtung im Nationalrat das Mitspracherecht des Volkes und der Stände vindizieren musste. Es ist das reinste Danaergeschenk für eine Centralregierung, wenn man alle Machtfülle in ihrer Hand anhäuft. Damit konzentriert sie ein ungeheures Kapital von Verantwortlichkeit und von Unzufriedenheit auf ihrem Haupte und sie wird dann in kritischen Momenten von dieser Last erdrückt, denn wir wollen Menschen als Bundesräte und keine Uebermenschen.

Mir gefällt das System des Ständerates und des Nationalrates nicht. Ich hätte als Direktoren ausgesprochene Vertrauensmänner der betreffenden Ver-

waltungsräte und des Bundesrates zugleich gewünscht; darum hätte ich den Kreiseisenbahnräten das Wahlrecht und dem Bundesrate das Genehmigungsrecht erteilt. Der Bundesrat hätte dergestalt niemand gegen seinen Willen anerkennen müssen, und er hätte niemand gegen den Willen des Verwaltungsrates wählen dürfen.

Ich bin absolut kein Feind der Bundesverwaltung. Aber so entsetzlich finster siehts in den Kantonen auch nicht aus. Die Kantone sind die praktische Schule der Verwaltung, und sie sind dies um so mehr, weil man dort viel mehr mit allen Strömungen im Volke rechnen muss und weil man viel weniger im Ueberflusse schwimmt. Das ist aber in meinen Augen entschieden unrepublikanisch, wenn alle Macht von oben kommt. Das widerstrebt durch und durch dem Bewusstsein und der Geschichte des Schweizervolkes, wenn man auf der Spitze der Pyramide sagen kann: «L'état c'est moi.»

Wir müssten gar keine psychologische Kenntnis haben, wir müssten die Natur der Menschen und die Not des Lebens ignorieren, wenn wir glauben wollten, dass die direkte und indirekte Abhängigkeit von über 30,000 Beamten und Angestellten von einem noch so hochachtbaren Wahlkörper keinen Einfluss auf den republikanischen Geist und auf die Entwicklung unserer demokratischen Institutionen hätte. Die Verteilung der Macht ist einer der notwendigsten Faktoren der politischen Freiheit, und wenn man die Staatengeschichte aller Republiken liest, so haben die weisesten Männer von Lykurg und Solon bis zu Washington und Franklin und bis zu Druey, Jonas Furrer, Dubs und Ruchonnet derselben die grösste Sorgfalt zugewendet. Die Geschichte ist die grosse Lehrmeisterin der Völker, und eine zu gewaltige Konzentration der Macht war noch nie und nirgends vereinbar mit dem Geiste der Freiheit und mit der Lebenskraft der politischen Freiheit.

**M. Python:** J'adhère, cela va sans dire, à la proposition de M. Wirz.

On a prévu dans les attributions de l'assemblée fédérale la législation sur les traitements; c'est une loi qui interviendra plus tard, mais pour le cas où elle ne verra pas le jour de sitôt et pour le cas où la Confédération entrerait en possession des chemins de fer avant la mise en vigueur de la nouvelle loi sur les traitements, je demande quelle est l'échelle qu'on adoptera pour les traitements, je suppose que c'est la loi fédérale actuelle qui fera règle.

L'art. 10 stipule que: «Les fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux sont des fonctionnaires fédéraux et sont soumis aux lois qui régissent ces derniers.»

Le but de cet article, l'auteur nous l'a dit, est d'éviter les grèves. Si les employés des chemins de fer fédéraux se permettent de faire grève, on pourra leur appliquer le code pénal fédéral. A l'avenir nous aurons deux catégories d'employés de la Confédération: ceux attachés au service des chemins de fer pour lesquels il y aura des pensions de retraite et les fonctionnaires de la Confédération qui seront privés de toute pension. Je me demande s'il ne faudrait pas aussi accorder des pensions à la seconde



catégorie. Je ne fais pas de proposition, je me permets seulement de soumettre ces réflexions au conseil.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich glaube, die Betrachtungen des Herrn Wirz erfordern eine kurze Erwiderung. Ich mache darauf aufmerksam, dass der Beschluss betreffend die Wahl der Kreisdirektionen vom Nationalrat mit grosser Mehrheit gefasst worden ist, mit  $\frac{2}{3}$  gegen  $\frac{1}{3}$ , und dass der Nationalrat von seinem Beschluss unter keinen Umständen zurückgehen wird. Sodann ist in zweiter Linie zu beachten, dass die Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates mehr oder weniger als eine Kompensation für die Beibehaltung der Kreisräte zu betrachten ist. Sie wissen, dass die Institution der Kreisräte im Nationalrat ganz energisch und mit aller Vehemenz bekämpft worden ist. Es haben die betreffenden Antragsteller ihre Anträge schliesslich zurückgezogen, aber dabei die bestimmte Erwartung ausgesprochen, dass der Ständerat seinerseits dem Beschluss des Nationalrats über die Wahlart der Kreisdirektionen zustimmen werde. Allein auch materiell scheint mir der Vorschlag des Nationalrates wohlbegründet zu sein. So sehr man ja damit einverstanden sein kann, dass die Bundesbahnen von der Politik absolut abgetrennt werden sollen, so haben wir es doch eben mit einer Bundesinstitution zu thun und die ganze Verantwortlichkeit des Geschäftes wird auf den Bundesbehörden ruhen. Der Schwerpunkt der Verantwortlichkeit fällt auf sie, und es geht nicht an, dass wir die Leitung der Geschäfte in andere Hände als diejenigen der Bundesbehörden legen. Wenn Sie nun aber vorsehen, dass die Generaldirektion durch den Bundesrat zu wählen ist und die Kreisdirektionen von einer andern Körperschaft gewählt werden, dann kann ein Antagonismus zwischen diesen beiden Direktionen entstehen, dessen Tragweite noch nicht abzusehen ist. Das wollen wir verhüten. Endlich muss noch hervorgehoben werden, dass der Nationalrat dem Ständerat insofern entgegengekommen ist, als sowohl Generaldirektion als Kreisdirektionen nur auf Vorschlag des Verwaltungsrates hingewählt werden sollen. Das ist von kolossaler Tragweite. Nach meiner Auffassung ist damit die eigentlich wählende Körperschaft nicht der Bundesrat, sondern der Verwaltungsrat, und nur in Ausnahmefällen wird der Bundesrat eine Person beseitigen, die ihm vom Verwaltungsrat vorgeschlagen worden ist. Ich kann mir diesen Fall gar nicht anders denken, als dass eine Direktion durch systematische Opposition sich gegenüber den Bundesbehörden unbeliebt machen würde. Da ist es gewiss recht, wenn der Bundesrat einschreitet und verlangt, dass seine Autorität wieder hergestellt wird. Ich glaube, es liege sehr im Interesse des Geschäftes, dass Sie dem Nationalrat zustimmen.

Abstimmung. — *Votation.*

Der Antrag der Kommissionmehrheit wird mit 21 gegen 14 Stimmen, welche auf den Antrag der Kommissionminderheit fallen, angenommen.

(Par 21 voix contre 14, la proposition de la majorité de la commission l'emporte sur celle de la minorité.)

Art. 15.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Hier schlägt der Nationalrat vor, dass die fünf Vertreter der Kreiseisenbahnräte im Verwaltungsrat (aus ihrer Mitte) zu bestellen seien. Wir beantragen Zustimmung.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 16.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Hier liegen folgende Divergenzen vor: Der Nationalrat beantragt in Ziffer 4: «Die im Rahmen der bezüglichen Gesetzesbestimmungen vorzunehmende Feststellung der Grundlagen für die Tarife» u. s. w. Er beantragt ferner, die Ziffer 13 bis, welche die Wahl der Mitglieder der Kreisdirektionen vorsah, zu streichen, ferner unter 16 bis am Schluss statt «die Begutachtung von Abänderungen in der Eisenbahngesetzgebung» zu sagen: «Die Begutachtung von Abänderungen der Gesetze und Verordnungen.» Ich erlaube mir, Ihnen ferner als Ziffer 13 bis neu vorzuschlagen: «Die Aufstellung der Vorschläge für die Ernennung der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.» Es ist das selbstverständlich und wurde vom Nationalrat nur übersehen. Ferner beantrage ich als Ziffer 16 bis: «Die Aufstellung der Statuten für die Pensions- und Hilfskassen.»

Angenommen. — (*Adopté.*)

Art. 18.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Hier beantragt der Nationalrat zu sagen: «eine ständige Kommission, bestehend aus dem Präsidenten des Verwaltungsrates als Präsidenten und sechs bis zehn Mitgliedern», während der Bundesrat und der Ständerat nur sechs Mitglieder vorgesehen haben. Wir beantragen Zustimmung.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 20.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der ursprüngliche Artikel des Ständerates und des Bundesrates lautet: «Der Verwaltungsrat versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmässig je in der ersten Woche der Monate Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Weitere Sitzungen können angeordnet werden, wenn dringende Geschäfte es notwendig machen.» Der Nationalrat schlägt vor, zu sagen: «Der Verwaltungsrat

versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmässig jedes Vierteljahr einmal. Ausserdem wird er einberufen, wenn die Geschäfte es notwendig machen oder wenn wenigstens der vierte Teil der Mitglieder es verlangt. Das Nähere über die Zeit der Sitzungen bestimmt die Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze.» Ferner wird vorgeschlagen, statt «Der Rat ist beschlussfähig, wenn wenigstens 28 Mitglieder anwesend sind» zu sagen: «Der Rat ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.» Wir beantragen Zustimmung.

Zustimmung — (*Adhésion*).

Art. 22.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Hier soll statt: «Die Generaldirektion besteht aus 5—7 Mitgliedern. Sie wird vom Bundesrat ernannt» gesagt werden: «Sie wird, auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates, vom Bundesrat ernannt.» Wir beantragen Zustimmung.

M. Gavard: Je propose de modifier le texte de l'art. 22 et de le rédiger comme suit: «Elle est nommée par le conseil fédéral sur la présentation du conseil d'administration. Le conseil fédéral n'est pas lié par cette présentation.

Cette rédaction me paraît meilleure, du reste c'est une question qui n'intéresse que le texte français.

Angenommen — (*Adopté*.)

Art. 24.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Hier liegen verschiedene neue Vorschläge vor: Ziff. 3: die Aufstellung von Gehaltsnormen für die von der Generaldirektion und für die von den Kreisdirektionen zu ernennenden Beamten und Angestellten; Ziffer 4: die Festsetzung der Gehälter für die von ihr zu ernennenden Beamten und Angestellten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets; Ziffer 13: die Erledigung von Reklamationen aus dem Verkehre mit andern Bahnen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife und Tarifvorschriften oder wegen unrichtiger Instradierungen, ferner wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern oder wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit nicht deren Zuweisung an die Kreisdirektionen durch die bundesrätliche Vollziehungsverordnung verfügt wird.

Bei Ziffer 15 beantragt der Nationalrat, statt «die Centralwagenkontrolle» zu sagen: «Die Centralkontrolle des Rollmaterials». Ihre Kommission beantragt Ihnen aber, festzuhalten an den Worten «die Centralwagenkontrolle», weil das der bezügliche technische Ausdruck ist. Es befindet sich eine solche Kontrolle unter diesem Namen dormalen in Olten. Dann beantragen wir bei Ziffer 19, statt Erwerb Erwerbung

zu sagen, bei Ziffer 19 bis des Nationalrates (die Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen des Personals) beizufügen: «unter Mitwirkung derselben.» Es ist das schon dormalen bei allen Pensions- und Hilfskassen der Bahnen der Fall, überall haben die betreffenden Angestellten das Mitspracherecht. Ferner beantragt Ihnen der Nationalrat, bei Ziffer 20 zu sagen: «der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, sowie aller Lieferungsverträge für Oberbaumaterial, für den Bezug von Brenn- und Schmiermaterialien für den Maschinendienst und für neues Transportmaterial unter Vorbehalt von Art. 16, Ziff. 11.» Wir beantragen überall, wo ich nichts anderes bemerkt habe, Zustimmung.

Bundesrat Zemp: Bei Ziffer 13 ist im letzten Satz, lautend: «soweit nicht deren Zuweisung an die Kreisdirektionen durch die bundesrätliche Vollziehungsverordnung verfügt wird» einzufügen: «soweit nicht durch die bundesrätliche Vollziehungsverordnung deren Zuweisung an die Kreisdirektion oder andere Dienststellen verfügt wird». Wir haben bei den Kompetenzen der Kreisdirektionen ja vorgesehen, dass Reklamationen kleinerer Art auch durch Stationsvorstände und andere Dienststellen definitiv erledigt werden können.

Präsident: Wenn kein Gegenantrag erfolgt, so nehme ich an, Sie haben mit den Anträgen Ihrer Kommission auch die von Herrn Bundesrat Zemp vorgeschlagene Aenderung angenommen.

Art. 26.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Dieser Artikel sagt, die Generaldirektion sei beschlussfähig, wenn die absolute Mehrheit der Mitglieder anwesend sei. Der Nationalrat streicht das Wort «absolute» und wir beantragen Zustimmung. Am Schluss wird gesagt: «Bei Wahlen entscheidet bei Stimmgleichheit das Los.» Der Nationalrat sagt: «Bei Wahlen entscheidet bei Stimmgleichheit nach zwei Wahlgängen das Los». Auch hier beantragen wir Zustimmung.

Zustimmung. — (*Adhésion*.)

Art. 28.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Hier besteht eine ziemlich wichtige Divergenz. Wir haben vorgesehen, dass die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder der Kreisräte auf die Kantone durch einen allgemein verbindlichen Bundesbeschluss zu geschehen habe, während nun der Nationalrat vorschlägt, die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone einer Vollziehungsverordnung zu überlassen. Ich habe Sie nun schon gestern auf eine Differenz aufmerksam gemacht, welche bezüg-

lich der Umschreibung der Kreise besteht. Nach der Ansicht der Mehrheit Ihrer Kommission ist die Sache erledigt. Schon bei der ersten Beratung hat der Ständerat nach unserer Ansicht beschlossen, die Umschreibung der Kreise einer Vollziehungsverordnung zu überlassen. Es steht wenigstens so in der gedruckten Vorlage. Ich glaube nun, wir können die beiden Fragen miteinander in Diskussion bringen. Vorläufig beantrage ich Ihnen Zustimmung zu den Beschlüssen des Nationalrates.

**M. Python:** Il s'est élevé au sein de la commission une discussion au sujet de la décision prise en premier débat à l'art. 17. M. le rapporteur de la commission nous disait qu'en premier débat l'art. 17 était resté tel quel. Cet article est ainsi conçu dans le projet du conseil fédéral: «Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en trois arrondissements désignés par arrondissement de l'ouest, du centre et de l'est.

Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements.»

Voilà le texte du projet du conseil fédéral. A la suite de propositions faites ici touchant l'établissement et l'organisation du conseil d'arrondissement, la commission a fait de nouvelles propositions ainsi conçues: «Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en cinq arrondissements qui ont leur siège à Lausanne, Bâle, Lucerne, Zurich et St-Gall.»

Elle laissait tomber le second alinéa qui dit: «Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements», parce qu'à ce moment la commission proposait de dire à l'art. 29: «Les conseils d'arrondissements se composent de 15 à 20 membres dont 4 à la nomination de la Confédération, et 11 à 16 à celle des cantons et demi-cantons.

Un arrêté fédéral d'une portée générale délimite les arrondissements et la répartition des membres entre les cantons.»

Ainsi la commission proposait de supprimer la délimitation fixée à l'art. 17 et de la reporter à l'art. 29 en changeant la rédaction.

Au sein de la commission on a affirmé qu'on était sûr que cette disposition du 2<sup>e</sup> alinéa n'avait pas été retranchée à l'art. 17. La mémoire de M. le rapporteur de la commission ne lui est pas fidèle. Voici ce que disait M. von Arx:

Ainsi on avait fait une concession, on avait trouvé que la délimitation des arrondissements était une chose trop importante pour l'abandonner au règlement d'exécution et qu'elle devait pouvoir être soumise au referendum.

Aujourd'hui on revient en arrière, le conseil national veut abandonner absolument la question au règlement d'exécution; ainsi le canton de Berne sera divisé en 3 ou 4 arrondissements, c'est ce que l'on a appelé le parcellement de la Pologne. J'estime que dans de telles conditions, pour ne pas mécontenter des populations intéressées à rester ensemble, il faut laisser la chose à l'assemblée fédérale et non pas au département fédéral des chemins de fer.

Nous étions tous d'accord sur ce point à cette époque; aujourd'hui je le répète, on veut revenir en arrière et abandonner cette question si grave au règlement d'exécution. Je ne puis donner les mains à ce revirement.

**Wirz:** Ich halte die Art und Weise, wie der Nationalrat alles in die Hand des Bundesrates legen und dem Volksentscheid entziehen will, geradezu für inkonstitutionell. Der Bundesrat ist Vollziehungsbehörde, aber nicht gesetzgebende Behörde, und das Parlament ist auch nicht gesetzgebende, sondern nur gesetzvorberatende Behörde. Gesetzgeber ist das Schweizervolk. Und nicht einmal eine untergeordnete Behörde kann auf staatsrechtliche Kompetenzen Verzicht leisten, weil sie correlat sind mit einem unveräusserlichen Pflichtenkreise. Um so weniger darf man dem Volke zumuten, dass es auf dem Wege eines Specialgesetzes auf das Recht der letztinstanzlichen Gesetzgebung verzichte. Das Volk von heute ist eben nicht das Volk in zehn und zwanzig Jahren. Das Volk ist auf diese Weise nicht frei, man zwingt es, wenn es den Rückkauf will, auf das gesetzgeberische Mitspracherecht bezüglich eines sehr wichtigen Zweiges der Organisation Verzicht zu leisten, und man alteriert, wenn auch in guten Treuen, ohne Mitspracherecht der Stände die Verfassung. Wenn etwas gesetzgeberischer Natur ist, so ist es die Einteilung des Staatsgebietes und die Organisation der wichtigsten Verwaltungszweige. Wenn hier eine bundesrätliche Vollziehungsverordnung die Kantone beliebig zusammenkoppeln und auseinanderreissen kann, und wenn der Bundesrat ihr gegenseitiges Repräsentationsverhältnis regelt, so hat dieses Repräsentationsrecht mehr nur einen dekorativen Zweck und es hängt endschaftlich alles von der Gnade des Bundesrates ab. In einem Rechtsstaate, in einem Volksstaate und in einem Bundesstaate sollen aber alle wichtigen staatsrechtlichen Institutionen auf dem rocher de bronze von Recht und Gesetz beruhen. Im Antrage des Herrn Nationalrat Degen, welcher eine kilometrische Minimalgrösse der Kreise postulierte, hatte eine gewisse Garantie gelegen, aber auch diese Garantie beliebte der autoritären Strömung nicht, und jetzt haben die kleinen Kantone keine Gewähr, dass man sie nicht in unnatürlicher Weise auseinanderreisst.

Wenn der Bundesrat über das Staatsgebiet verfügen kann, so kann man schliesslich mit gleicher Konsequenz, wie in Bayern und anderwärts, die Umschreibung der Wahlkreise in die Hand des Bundesrates oder wenigstens, wie dies bis zum Jahre 1874 der Fall gewesen ist, in die Hand des Parlamentes legen. Und wenn man die Eisenbahnkreise nicht gesetzlich feststellt, warum sind dann die Zoll-, die Post- und Telegraphenkreise durch das Gesetz geregelt? Spricht hier nicht die reinste sachliche Analogie für Gleichbehandlung der Kompetenzfrage? Gegenteils, das Eisenbahnwesen bedarf naturgemäss weniger eines strammen Verwaltungsorganismus und man wollte ja, wenigstens zum Schein eine gewisse Decentralisation eintreten lassen. Was sind das für Kompetenzen und was ist das für eine würdige Stellung der Kantone, wenn man das Mass und den materiellen Wert ihrer Rechte abhängig macht von den Metamorphosen einer bundesrätlichen Vollziehungsverordnung? Und die eidgenössische Armee hat doch nur eine Fahne und nur einen Zweck: die Verteidigung des gesamten Vaterlandes. Deswegen hat man aber gleichwohl doch die Militärorganisation, die Divisionen und die Bataillone der Hauptwaffe, der Infanterie, aufgebaut auf die gesetzlich normierte und konsequent durchgeführte territoriale Untrennbarkeit und Einheit der Kantone.

Es wurde auf meinen Antrag in der ständerätlichen Kommission beschlossen, dass die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder auf die einzelnen Kantone durch einen allgemein verbindlichen Bundesbeschluss erfolgen müsse. Das war ein kompromissorischer Antrag, indem er die Rechte des Volkes gewahrt, indem er aber nicht, wie bei einem Gesetze, im Falle eigentlicher Dringlichkeit die Dringlichkeitsklausel ausgeschlossen hätte.

Man sagt nun, es kommen nicht alle Bahnen gleichzeitig an den Bund. Man weiss aber, welche Bahnen laut Art. 2 verstaatlicht werden sollen, und da kann man gleichwohl zum vorneherein eine allumfassende Kreiseinteilung treffen; die Ausübung des Repräsentationsrechtes wird dann jeweiligen eintreten mit dem Zeitpunkt der Verstaatlichung der Einzelbahnen. Man sagt, es wäre denn doch eine heillose Konfusion, wenn das Volk den Rückkauf genehmigen und das Organisationsgesetz verwerfen würde. Dann macht man einfach ein zweites, dem Volke beliebendes Organisationsgesetz. Man hat ja Zeit genug dazu, mindestens fünf Jahre. Uebrigens traue man dem Volke nicht die Schildbürgerei zu, dass es beim Organisationsgesetz Obstruktionspolitik treibe.

Uebrigens, was ist das für eine Konsequenz in Wahrung der Volksrechte, wenn man dem Volksentscheide das Repräsentationsrecht der Kantone und die Einteilung des Staatsterritoriums im wichtigsten Verwaltungszweig entzieht, wenn man ihm dafür die Verzollung von Eisenbahnmaterial, die Lazarettorganisation, die Staatsgelderanlage, das technische Vorgehen bei der Triangulation, die meteorologische Centralanstalt und die Bestellung eines Schiessoffiziers für den Thuner Waffenplatz auf dem Wege des fakultativen Referendums unterbreitet? Wir leben nun einmal gottlob im Zeitalter der Demokratie. Die Wiege und der Herd der Demokratie sind die Kantone und ohne sehr energische Wahrung der eidgenössischen Volksrechte vermindert sich durch jede Centralisation die Volksfreiheit.

Ich beantrage also mit vollster Ueberzeugung Festhalten am Beschluss des Ständerates.

**Scherrer:** Ich habe es meinerseits sehr begrüsst, dass der Nationalrat im Gegensatz zum Ständerat sowohl die Umschreibung der Kreise als auch die Verteilung der Kreisverwaltungsratsmitglieder auf die Kantone der Vollziehungsverordnung überlassen will. Ich glaube, es habe seine guten Gründe, weshalb der Nationalrat so verfahren ist. Wir müssen uns doch in erster Linie die Konsequenzen überlegen, die entstehen könnten, wenn wir ein Gesetz oder wenn wir einen allgemeinen Bundesbeschluss hierüber festsetzen wollten. Es könnte ja der Fall eintreten, dass wir im Momente, wo wir die Bahnen erwerben und verstaatlicht haben, noch gar kein Gesetz über die Kreiseinteilung besitzen würden. Es ist nicht zu vergessen, dass bei der Verteilung der Kreiseisenbahnräte, speciell in Bezug auf die Einteilung der einzelnen Kreise, jeder Kanton sagen wird, dass er zu Gunsten eines andern Kantons zu kurz gekommen sei, und es könnte jeder deswegen versucht sein, einen derartigen Erlass der Bundesversammlung zu verwerfen. So könnte thatsächlich

der Fall eintreten, namentlich wenn wir vor Ablauf des Rückkaufstermines die Bahnen auf dem freihändigen Weg zurückkaufen wollten, dass zur Zeit, da deren Kauf abgeschlossen würde und der Staatsbetrieb beginnen sollte, wir dafür noch gar keine Normen und Bestimmungen besitzen würden. Einer derartigen Eventualität dürfen wir uns nicht aussetzen. Namentlich dann, wenn wir den Rückkauf auf dem freihändigen Weg nicht verhindern wollen, müssen wir dafür sorgen, dass alle diesbezüglichen Bestimmungen prompt und in massgebender Weise aufgestellt werden.

Aber auch abgesehen hievon glaube ich, es empfehle sich, dass man diese Materie einer Vollziehungsverordnung des Bundesrates überlasse. Das scheint mir viel rationeller zu sein als das andere Verfahren. Es sind für die Regelung dieser Fragen Umstände und Verhältnisse massgebend, von denen ich annehme, dass bei einem grossen Teil des Schweizervolkes das Verständnis dafür einfach fehlen würde. Es sind ja rein betriebstechnische und verkehrspolitische Gründe, welche massgebend sind, sowohl für die Art und Weise, wie die Grenzen für die einzelnen Kreise gezogen werden sollen, als auch dafür, wie die Verteilung der Mitglieder der Kreiseisenbahnräte auf die einzelnen Kantone vorgenommen werden soll. Ich glaube, es wäre nicht richtig, wenn man da lediglich proportional nach der Bevölkerungszahl verfahren würde, denn ebenso massgebend ist der Umfang des Verkehrs, der sich im einen oder andern Kanton geltend macht. Auch hierauf muss meines Erachtens Rücksicht genommen werden, wie ja denn auch zur Zeit schon nicht etwa die grössten Kantone auch den grössten Einfluss auf das Eisenbahnwesen besitzen, sofern von einem Einfluss der Kantone hier überhaupt gesprochen werden kann. Ich glaube also, weil nur betriebstechnische und verkehrspolitische Gründe für die Regelung dieser Verhältnisse massgebend sind, wird der Bundesrat viel eher im Falle sein, zweckentsprechende Einrichtungen zu treffen als das bei der Bundesversammlung und beim Volke der Fall sein würde. Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen Zustimmung zum Nationalrat.

**Muheim:** Der Art. 28 regelt ein gutes Stück Eisenbahnverfassung, und ich glaube daher, es sei gerechtfertigt, wenn über die Bestimmungen dieses Artikels noch weiter gesprochen werde.

Wenn der Art. 28 angenommen werden sollte, wie der Nationalrat ihn aufgestellt hat, dann ist im ganzen Gesetz nirgends gesagt, wer die Eisenbahnkreise umschreiben soll. In Art. 13 heisst es allerdings, dass fünf Kreise bestehen und welche Hauptorte diese Kreise bekommen sollen. Aber wie diese Kreise zusammengesetzt werden sollen, ist nirgends gesagt und niemand ist die Kompetenz gegeben, diese Umschreibung vorzunehmen. Wenn der Art. 28 also angenommen wird, wie der Nationalrat ihn vorschlägt, so wird das Gesetz in einem sehr wichtigen Punkte eine fühlbare Lücke enthalten. Man wird allerdings präsumieren, dass diejenige Behörde, welche die Zuteilung der Mitglieder vornehmen könne, auch befugt sei, die Umschreibung der Kreise zu machen. Es wäre das der Bundesrat. Ich halte aber wie der Herr Redner der Minderheit der

Kommission ganz entschieden dafür, dass man eine derart wichtige Kompetenz nicht in die Hände einer administrativen Behörde legen solle, sondern dass hierfür allein die gesetzgebende Behörde, die Bundesversammlung, mit Vorbehalt des Referendums, zuständig sei. Es handelt sich ja um die territoriale Einteilung der Eisenbahnen. Es handelt sich um eine Organisation, die nach der politischen Organisation der Schweiz zweifellos die wichtigste ist, die es geben kann. Wenn es ganz unbestritten ist, dass die politische Einteilung der Schweiz Sache der Bundesversammlung ist, so sollte es billigerweise auch unbestritten sein, dass die territoriale Einteilung der Eisenbahnen Sache der Bundesversammlung, bzw. der Gesetzgebung sein soll. Man ist in andern Punkten sehr weit entgegengekommen, wie Herr Wirz bereits betont hat. Ich erinnere Sie nur an das jüngst erlassene neue Lebensmittelgesetz. Man hat ferner keinen Anstand genommen, sogar die neue Einteilung der Landwehrebataillone dem Landwehrgesetz beizufügen. Wenn man das in dieser untergeordneten Sache gethan hat, so darf man es in einer höchst wichtigen Frage nicht unterlassen.

Aber auch die Zuteilung der Mitglieder an die Kantone muss Sache der Gesetzgebung sein. Denn es handelt sich da in That und Wahrheit um nichts anderes als um die Feststellung der Repräsentanz der Kantone in den Kreiseisenbahnräten, also wiederum um ein sehr wichtiges Stück der Verfassung unserer Eisenbahnen. Wenn auch dieses Recht der Bundesversammlung vorenthalten werden sollte, so würden die Kantone gleichzeitig ihres Mitspracherechtes in dieser Angelegenheit beraubt. Das sollte in der That nicht sein. Die Kantone sollen die Befugnis haben, sich an zuständiger Stelle durch ihre Vertreter vernehmen zu lassen, wie sie sich ihre Repräsentanz in den Kreiseisenbahnräten vorstellen. Dafür giebt es kein anderes Organ als die Bundesversammlung, wo dies am besten geschehen kann. Ich glaube also, dass auch die Feststellung der Repräsentanz nicht Sache einer Vollziehungsverordnung, sondern Sache der Bundesgesetzgebung sein soll. Es ist allerdings von Seiten des Herrn Vorredners betont worden, dass es sehr ungelegen sein könne, wenn die Bundesversammlung hier beschliessen solle. Das sind aber lauter Opportunitätsgründe, die sich in Wirklichkeit gar nicht so machen, wie man jetzt befürchtet. Ich glaube, dass diese Opportunitätsgründe nie und nimmer stark genug seien, um die in Frage stehenden Grundsätze zu alterieren, und es schickt sich sehr wohl, an diesen Grundsätzen festzuhalten.

Ich stimme daher aus voller Ueberzeugung für den Antrag der Kommissionsminderheit. Sollten Sie an dem Antrag des Nationalrates festhalten, so möchte ich meinerseits doch noch einem Bedenken Ausdruck geben. Im zweiten Alinea des nationalrätlichen Artikels wird dem Bundesrat für die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone plein pouvoir erteilt. Es werden keinerlei Direktiven gegeben. Dieser Beschluss bleibt sogar weit hinter dem Gesetz über das Stimmrecht der Aktionäre zurück. Im Art. 6 dieses Gesetzes wird wenigstens die Bedingung aufgestellt, dass bei der Verteilung der kantonalen Vertreter die Grösse des Interesses, welches der Kanton an der betr. Bahn habe, massgebend sei. Das ist eine Wegleitung. Aber im vorliegenden Gesetze würde man nicht einmal eine einzige Kondition

aufstellen, welche bei der Verteilung der Mitglieder von seiten des Bundesrates zu beachten wäre. Ich glaube daher, dass wenn sich die Mehrheit des Rates auf die Seite des nationalrätlichen Beschlusses stellen sollte, es sicherlich korrekt wäre, wenn im zweiten Alinea wenigstens beigefügt würde, welche Wegleitung der Bundesrat bei der Ausübung der ihm zugewiesenen Kompetenz zu beachten habe. Nach meinem Dafürhalten sollten die zwei Punkte — die Grösse des Interesses, welches der Kanton an der betreffenden Linie hat und die Ausdehnung der Bahnlinie auf dem Gebiet des betr. Kantons — berücksichtigt werden. Ich erlaube mir daher, eventuell eine derartige Einschaltung — Redaktion vorbehalten — zum zweiten Alinea des Art. 28 zu beantragen.

**Hoffmann:** Es scheint aus der Diskussion hervorzugehen, dass doch eine gewisse Inkongruenz vorliegt, wenn der Beschluss des Nationalrates, der lediglich von der Verteilung der Mitglieder auf die Kantone redet, während er von der Umschreibung der Kreise gar nichts sagt, angenommen würde. Aus dem stenographischen Bulletin, das Herr Python citiert hat, geht klar hervor, dass man in der That das zweite Alinea des ehemaligen Art. 17 gestrichen hat und dass man also in der heutigen Vorlage gar nichts davon sagt, in welcher Art und Weise die einzelnen Kreise umschrieben sein sollen. Das ist in der That eine Lücke. Ich würde daher, da ich im übrigen grundsätzlich auf dem Standpunkt, den Ihnen Herr Scherrer auseinandergesetzt hat, stehe, noch beifügen: «Die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone geschieht auf dem Wege der Vollziehungsverordnung.» Ich würde also die Umschreibung der Kreise aus dem Art. 17 des ursprünglichen Entwurfes herübernehmen.

Ich gehe noch einen Schritt weiter. Wenn man so grosse Befürchtungen hat, dass die Kompetenzen, die man dem Bundesrat in diesen beiden Fragen überbürdet, in irgendwelcher Weise — ich will nicht sagen missbraucht, aber doch nicht ganz richtig angewendet werden könnten, so kann man dadurch ein Remedium schaffen, dass man die Genehmigung der Vollziehungsverordnung der Bundesversammlung überträgt. Damit würde man, wenigstens zum grössern Teil, auch denjenigen Bedenken, welche meine beiden Herren Vorredner geäussert haben, gerecht werden. Ich beantrage daher, am Schluss des zweiten Alinea des Art. 28 die Worte beizufügen: «welche der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt.»

**M. Python:** Je désire revenir sur un point que j'ai déjà touché. On a fait un grand étalage de l'institution du conseil d'arrondissement, c'est, a-t-on dit, une satisfaction donnée aux cantons. Si vous adoptez la proposition du conseil national, vous enlevez aux cantons ce que vous leur avez donné, parce qu'il dépend du règlement d'exécution de ravir toute représentation aux cantons. Cette représentation pourra être réduite à 1 ou 2 membres, vous avez soustrait aux conseils d'arrondissement la nomination des directeurs, vous avez assuré de par la loi le nombre de membres des conseils d'ar-

rondissement qui seront désignés par le conseil fédéral et quand il s'agit de la représentation des cantons, vous ne voulez pas que ce soit la loi qui la fixe. Je constate que toutes les satisfactions que vous avez données, vous les reprenez.

Je crois que le conseil national a été mal inspiré. Au sein de cette assemblée il y avait un courant hostile aux conseils d'arrondissement et comme on n'a pu les détruire complètement, on s'est appliqué à les rendre aussi insignifiants que possible. Il me semble cependant que l'assemblée fédérale doit se réserver son mot dans les questions de cette importance. On fait l'objection que la loi fixant la répartition des membres entre cantons et la délimitation des arrondissements pourra être soumise au referendum. Si vous admettez des bases justes, si vous donnez satisfaction à la plupart des cantons, personne ne demandera le referendum. Un seul canton qui croirait avoir à se plaindre ne serait pas à même à lui seul de provoquer avec chance de succès un referendum.

Je crois que le conseil national est allé trop loin dans son désir de réduire les conseils d'arrondissement et que le conseil des états qui représente l'élément cantonal doit persister dans sa décision qui n'a rien d'exagéré.

L'observation de M. Hoffmann est juste, il faut dans tous les cas mentionner ici les limites qui ont été supprimées par erreur par le conseil national, dans la pensée que le 2<sup>e</sup> alinéa du projet subsistait, ce qui n'était pas le cas.

On pourra donner aussi une garantie fixant la longueur kilométrique de l'exploitation pour chaque arrondissement.

M. Simen: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposé de M. le landammann Muheim sur cette question et si je prends la parole, c'est seulement pour démontrer que l'amendement éventuel qu'il a suggéré pour le second alinéa de l'article devrait être complété.

M. Muheim prend comme base pour la répartition des attributions aux cantons dans la représentation des conseils d'arrondissement deux éléments: La somme des intérêts appartenant à chaque canton dans les chemins de fer de son territoire et l'étendue du pays parcouru. Si l'amendement de M. Muheim doit être accepté, je suis d'accord avec lui sur ces points, mais je crois que l'amendement doit être complété en tenant compte d'un autre facteur très important qui est la somme des sacrifices que chaque canton a supportés pour l'établissement de la ligne rachetée.

On sait que pour l'établissement de certaines lignes, les cantons ont accordé des subventions qui représentent des sacrifices importants pour eux. Il est donc juste de tenir compte de ces sacrifices dans la proportion à établir pour la représentation de ces cantons dans les conseils d'arrondissement. La chose du reste me semble assez évidente pour que je ne m'attarde pas à en développer longuement les motifs dans ce moment où le temps presse et où nous sommes tous désireux d'arriver à la fin de la discussion.

Si l'amendement de M. Muheim est accepté, je propose qu'il soit complété par ces mots: On devra

aussi tenir compte des sacrifices que chaque canton a supportés pour l'établissement des lignes rachetées.

von Arx, Berichterstatter der Kommission: Ich halte den Antrag des Herrn Simen für nicht zulässig. Wenn derselbe angenommen würde, so würden in den Eisenbahnrat des Gotthardbahnkreises nicht nur Vertreter derjenigen Kantone, die im Kreis Luzern liegen, sondern auch der Kantone Zürich, Solothurn, Basel, Aargau, die alle Subventionen an die Gotthardbahn gegeben haben, kommen. Die letztern Kantone können aber in diesem Kreisrat nicht vertreten sein.

Was die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone anbelangt, so muss ich zugestehen, dass hier ein Irrtum vorliegt. Der Ständerat hat ursprünglich beschlossen, dass die Umschreibung der Kreise und die Bestimmung der Mitgliederzahl einem allgemein verbindlichen Bundesbeschluss vorbehalten bleiben soll. Wir haben dann bei Art. 17 das zweite Alinea gestrichen. Allein dasselbe ist, ich weiss nicht ob infolge eines Fehlers der Kanzlei oder infolge eines Druckfehlers, stehen geblieben und der Nationalrat hat offenbar gemeint, dass die Umschreibung der Kreise der Vollziehungsverordnung des Bundesrates zuzuweisen sei. Für den Fall, dass Sie den Antrag des Herrn Hoffmann annehmen, müsste zu Protokoll gegeben werden, dass das nur geschehe in der Voraussetzung, dass bei Art. 17 Lemma 2 gestrichen werde.

Was die Sache selbst anbelangt, so hat die Kommission namentlich aus zwei Gründen beschlossen, dem Nationalrat zuzustimmen. Der eine Grund ist schon auseinandergesetzt worden. Es könnte der Fall eintreten, dass der Bund die Bahnen übernommen hat, ohne dass ein Bundesbeschluss zu stande gekommen ist. Herr Wirz hat allerdings gesagt, wir hätten Zeit genug. Der Uebergang der Bahnen an den Bund werde erst im Jahre 1903 vor sich gehen. Das ist aber nicht ganz sicher. Es ist öfter betont worden, welches eminentes Interesse der Bund daran habe, den Uebergang der Bahnen sobald als möglich vor sich gehen zu lassen. Es ist also vorauszusehen, dass der Bundesrat alle Anstrengungen machen und selbst zu Opfern bereit sein werde, um den Uebergang der Bahnen an den Bund sobald als möglich zu bewirken. Da könnte nun der Fall eintreten, dass ein Bundesbeschluss vor dem Referendum nicht Gnade fände und wir nicht Zeit hätten, einen zweiten zuerlassen, während die Bahnen schon in unserm Besitze sich befinden.

Ein zweiter Grund ist der, dass die Umschreibung der Kreise Wandlungen unterworfen ist. Diese Umschreibung wird keine unabänderliche sein. Man wird sich natürlich bestreben, die Kreise möglichst gleichmässig zu gestalten. Man wird gewisse Erfahrungen machen müssen. Man wird vor allem darauf sehen, dass mit der Einteilung der Kreise ein rationeller Eisenbahnbetrieb ermöglicht werde. Mit der Zeit werden wir dazu kommen, eine Aenderung eintreten zu lassen. Wir werden gewisse Linien von einem Kreis abtrennen, um sie einem andern Kreis zuzuteilen. Wenn da jedesmal ein Bundesbeschluss mit der Referendums Klausel erlassen werden müsste, so wäre das jedenfalls höchst unangenehm.

Wir befürchten auch, dass wenn die Umschreibung der Kreise und die Bestimmung der Mitglieder nicht dem Bundesrate überlassen werde, dann ein Markt in den Räten stattfinden werde. Wir haben dieses Schauspiel schon oft mitangesehen und es war kein erbauliches. Deshalb ist die Mehrheit der Kommission der Ansicht, dass die Umschreibung der Kreise und die Bestimmung der Mitgliederzahl dem Bundesrate überlassen werden solle.

Was die Genehmigung durch die Bundesversammlung anbelangt, so weiss ich nicht, ob Herr Hoffmann die ganze Vollziehungsverordnung oder nur die Bestimmung in Bezug auf die Umschreibung der Kreise und die Mitgliederzahl durch die Bundesversammlung genehmigen lassen will. Ich glaube, man sollte sich darüber noch aussprechen.

**Blumer (Zürich):** Das Votum des Herrn von Arx macht es mir fast zur Pflicht, ihm in der Schlussfolgerung, die er an den Antrag des Herrn Simen geknüpft hat, entgegenzutreten. Herr von Arx erklärt ganz kategorisch, dass natürlich keine Rede davon sein könne, dass Kantone, auch wenn sie noch so sehr sich finanziell an einer Bahn, die nicht gerade in ihrem Kreise liege, beteiligt haben, bei der Vertretung im Kreiseisenbahnrat der betr. Bahn in Frage kommen. Ich muss dieser Schlussfolgerung des Herrn von Arx entgegenreten. Ich hoffe immer, dass einmal auch die ostschweizerische Alpendurchbohrung mit dem Splügen in Frage kommen werde. Ich denke, in diesem Falle werde man z. B. auch an dem Thore der Kantone Zürich und Glarus anklopfen, während nach menschlicher Voraussicht diese bündnerische Bahn dem Kreis St. Gallen zugehört. Da will nun Herr von Arx zu Zürich und Glarus sagen: Ja, zahlen dürft ihr, aber irgend eine Vertretung im Kreisrat sollt ihr nicht haben. Ich wende mich gegen diese Schlussfolgerung.

Im übrigen empfehle ich Annahme des Antrages der Kommissionsmehrheit mit den beiden Amendements des Herrn Hoffmann.

**Hoffmann:** Mein Antrag hat natürlich nur den Sinn, dass die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone und nicht irgend andere Bestimmungen einer Vollziehungsverordnung der Genehmigung der Bundesversammlung unterworfen sein sollen. Ich stelle mir vor, dass über die beiden Punkte, die wichtig genug sein dürften, eine specielle Vollziehungsverordnung erlassen und diese dann der Genehmigung der Bundesversammlung unterstellt werde.

#### Abstimmung — *Votation.*

Der Zusatzantrag des Herrn Simen wird mit 22 gegen 12 Stimmen, derjenige des Herrn Muheim mit 17 gegen 15 Stimmen abgelehnt.

(L'amendement de M. Simen est rejeté par 22 voix contre 12, celui de M. Muheim par 17 voix contre 15.)

**Scherb:** Ich beantrage, dass über den Antrag des Herrn Hoffmann getrennt abgestimmt werde. Also eine Abstimmung über die Frage, ob die Umschreibung der Kreise auf dem Weg der Vollziehungsverordnung zu geschehen habe und eine solche über die Frage, ob die Vollziehungsverordnung der Genehmigung der Bundesversammlung unterstellt werde.

**Präsident:** Der Rat scheint mit diesem Antrag einverstanden zu sein und wir stimmen so ab.

Der Rat erklärt sich eventuell mit grosser Mehrheit sowohl dafür, dass in Absatz 2 des Nationalratsbeschlusses auch die Umschreibung der Kreise aufgenommen werde, als auch dafür, dass die Vollziehungsverordnungen der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegen.

In definitiver Abstimmung wird der Antrag des Herrn Hoffmann gegenüber der Kommissionsminderheit mit 21 gegen 18 Stimmen angenommen.

(A une grande majorité, le conseil décide éventuellement 1° d'englober dans le 2° alinéa de la décision du conseil national la délimitation des arrondissements et 2° de soumettre les réglemens d'exécution à l'approbation de l'assemblée fédérale.)

Au vote définitif, la proposition de M. Hoffmann l'emporte par 21 voix contre 18 sur celle de la minorité de la commission.)

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Nachdem Sie das Amendement des Herrn Hoffmann angenommen haben, müssen wir auf den Art. 12, der von den Befugnissen der Bundesversammlung handelt, zurückkommen und demselben als Ziffer 8 beifügen: «Die Genehmigung der besondern Vollziehungsverordnung betreffend die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder der Kreiseisenbahnräte unter die einzelnen Kantone.»

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

Art. 29.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Hier besteht eine kleine Differenz unter Ziffer 5, wo der Nationalrat statt: «... soweit sie das jeweilige Jahresbudget» sagen will: «... soweit die Gesamtsumme des jeweiligen Jahresbudgets...» Wir beantragen Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Angenommen. — (*Adoptés.*)

Art. 30.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Wir haben ursprünglich beschlossen, zu sagen: «Die Kreis eisenbahnräte versammeln sich auf Einladung ihrer Präsidenten regelmässig alle zwei Monate. Weitere Versammlungen finden statt, wenn dringende Geschäfte es notwendig machen.» Der Nationalrat bean-

tragt dagegen folgende Fassung: «Die Kreiseisenbahnräte versammeln sich auf Einladung ihrer Präsidenten regelmässig jedes Vierteljahr einmal. Ausserdem werden sie einberufen, wenn die Geschäfte es notwendig machen oder wenn wenigstens der vierte Teil der Mitglieder es verlangt. Das Nähere über die Zeit der Sitzungen bestimmt die Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetz.»

Ferner besteht eine Differenz, indem der Nationalrat im zweiten Alinea statt: «Die Kreiseisenbahnräte sind beschlussfähig, wenn zwei Drittel der Mitglieder anwesend sind» sagt: «Die Kreiseisenbahnräte sind beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist».

Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Nationalrat.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

**Art. 32.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Die Divergenz bei Art. 32 ergibt sich aus frühern Beschlüssen. Es soll hier gesagt werden, dass die Kreisdirektoren auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates durch den Bundesrat ernannt werden. Wir beantragen Ihnen Zustimmung zum Nationalrat.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

**Art. 34.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der Art. 34 umfasst eine ganze Reihe von neuen Vorschlägen des Nationalrates, welche sich aber sämtlich konsequenterweise aus den frühern Beschlüssen ergeben. Wir beantragen Zustimmung zum Nationalrat.

**Ammann**: Ziffer 12 des vorliegenden Artikels lautet nach dem Beschluss des Nationalrates wie folgt: «Die Mitwirkung beim Kassenverkehr zwischen den Stationen und der Generaldirektion». Ich beantrage Ihnen, diese Ziffer zu streichen. Dieselbe beruht auf der Voraussetzung, dass zwischen den Stationen und der Generaldirektion ein direkter Kassenverkehr bestehe. Es ist möglich, dass die nähere Organisation einen solchen direkten Verkehr aufstellt, aber es ist auch möglich und meines Erachtens sogar wahrscheinlich, dass ein direkter Verkehr der Stationen mit den Kreisdirektionen geschaffen wird. Sie sehen also, dass mit dieser Ziffer schon von vornherein der Organisation vorgearbeitet ist. Ich glaube, es sei nicht richtig, wenn hier schon ein Grundsatz aufgestellt werde, der eigentlich erst durch die Vollziehungsverordnung festgestellt werden sollte und beantrage deshalb Streichung der Ziffer 12. Wenn dann thatsächlich ein direkter Verkehr zwischen Stationen und Generaldirektion geschaffen wird, so wird es Sache der Vollziehungsverordnung sein, die Geschichte zu regeln. Es ist dann eigentlich selbstverständlich, dass die Kreisdirektionen mitzuwirken haben und ist gar nicht nötig, es hier ausdrücklich vorzuschreiben.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Zustimmung.

Der Rat erklärt sich mit dem Antrag des Herrn Ammann einverstanden. Im übrigen wird dem Nationalrat zugestimmt.

(La proposition de M. Ammann est adoptée. Quant aux autres divergences, le conseil adhère aux décisions du conseil national.)

**Art. 36.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Hier sollen die Worte eingeschaltet werden: «Der von der Generaldirektion erlassenen Gehaltsnormen». Wir sind damit einverstanden.

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

**Art. 37.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Wir beantragen Ihnen bei den in Art. 37 bestehenden Differenzen Zustimmung zum Nationalrat. Einzig in Ziffer 4 ersetzen wir das Wort «Landerwerb» durch «Landerwerbung».

Angenommen. — (*Adopté.*)

**Art. 42<sup>bis</sup>.**

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Der Art. 42 bis ist ganz neu und lautet: «Der Bund wird in geeigneter Weise Vorsorge dafür treffen, dass die Beamten und Angestellten seiner Eisenbahnen die ihrem Dienste entsprechende Ausbildung und fachliche Befähigung erhalten». Wir beantragen Ihnen, dem Nationalrat zuzustimmen, aber die Worte «und fachliche Befähigung» zu streichen, indem wir gefunden haben, dass, wenn jemand die Befähigung nicht habe, auch der Bund nicht geeignet sei, ihm dieselbe beizubringen.

**Bundesrat Zemp**: Ich möchte die kleine Korrektur vorschlagen, statt «Angestellten seiner Eisenbahnen» zu sagen: «Angestellten der Bundesbahnen».

**M. Python**: Je propose la suppression de l'art. 42 bis projeté qui est ainsi conçu: «La Confédération prendra des mesures pour donner aux fonctionnaires et aux employés permanents de ses chemins de fer l'instruction et les connaissances spéciales nécessaires pour leur service.»

Est-ce que vous donneriez cette instruction aux hommes qui sont déjà employés? Maintenant on leur fait subir des examens d'admission et l'on reçoit ceux qui sont capables, mais une fois les fonctionnaires engagés, quelles mesures voulez-vous prendre pour développer leurs connaissances? Je ne comprends vraiment pas cet article et je crois qu'il vaudrait mieux le supprimer.



**Präsident:** Zu den Abänderungsvorschlägen, die Worte «und fachliche Befähigung» zu streichen und die Worte «seiner Eisenbahnen» durch «der Bundesbahnen» zu ersetzen, liegen keine Gegenanträge vor. Ich erkläre dieselben daher als angenommen. — Wir schreiten zur Abstimmung, ob Sie den Art. 42 bis mit den vorgenannten Aenderungen nach Antrag der Kommission annehmen oder ob Sie denselben nach Antrag des Herrn Python streichen wollen.

Mit 17 gegen 16 Stimmen wird Art. 42 bis gestrichen.

(Par 17 voix contre 16, l'art. 42 bis est biffé.)

—  
**Art. 43.**

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Bei Art. 43 schlägt der Nationalrat vor, nach den Worten «Die Vollziehungsverordnung» in Parenthese beizufügen «(Art. 12, B, I)». Wir sind damit einverstanden.

**Ammann:** Ich beantrage Ihnen, die Parenthese zu streichen, weil, wie bereits Herr Hoffmann ausgeführt hat, es sehr wahrscheinlich ist, dass es nicht nur eine Vollziehungsverordnung, sondern deren mehrere geben wird. Herr Hoffmann hat sich dahin ausgedrückt, dass die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone und die Einteilung der Kreise auf dem Wege einer besondern Vollziehungsverordnung geregelt werde. Von diesem Standpunkt aus wäre es unrichtig, hier dem Art. 12 zu rufen, wo ebenfalls eine Vollziehungsverordnung vorgesehen ist. Ich beantrage daher Streichung der Parenthese.

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Einverstanden!

Der Antrag des Herrn Ammann wird stillschweigend angenommen.

(La proposition de M. Ammann est adoptée.)

—  
**Art. 44.**

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Der Art. 44 handelt von den Pensions- und Hülfskassen. Sie haben ursprünglich beschlossen, hierüber folgendes zu sagen: «Für die Beamten und ständigen Angestellten wird eine Pensions- und Hülfskasse errichtet. Die erforderlichen Einlagen sind zur einen Hälfte von den Mitgliedern, zur andern von der Eisenbahnbetriebskasse zu leisten.» Der Nationalrat schlägt eine andere Fassung vor. In erster Linie will er die Mitglieder der General- und Kreisdirektionen von der Pensionsberechtigung ausnehmen. In zweiter Linie stellt er die Bestimmung auf, dass die Eisenbahnbetriebskasse mindestens die Hälfte der Beiträge zu leisten habe. Die Kommission stimmt der Fassung des Nationalrates zu. Sie hat mich aber beauftragt, eine Protokollerklärung abzugeben.

Man hat sich in der Kommission darum gestritten, wie weit die Pensionsberechtigung gehe, ob auch die ständigen Arbeiter der Bahngesellschaften pensionsberechtigt seien. Wir stellen Ihnen nicht den positiven Antrag, die ständigen Arbeiter seien unisono in die Hülfs- und Pensionskasse aufzunehmen, weil wir einsehen, dass es sich hier um eine Einrichtung handeln würde, welche sehr grosse Konsequenzen für die Bundesbahnen hätte und dass einer definitiven Beschlussfassung eingehende Untersuchungen und Beratungen vorausgehen müssen. Allein die Kommission hat die bestimmte Ansicht, dass die eigentlichen ständigen Arbeiter, wie z. B. die Arbeiter in den Werkstätten, die ständigen Handwerker, die Manöveristen, die Jahrzehnte lang im Dienst der Eisenbahnen gestanden haben, von der Pensions- und Hülfskasse nicht ausgeschlossen sein sollten, nur deshalb, weil sie mit der Gesellschaft nicht einen Vertrag haben, sondern nur im Taglohn angestellt sind. Wir finden es ganz unbillig und ungerecht, dass nur die bessern Eisenbahnangestellten und Funktionäre auf die Pensions- und Hülfskasse Anspruch haben sollen. Wir finden, dass gerade die schlechter Bezahlten, die mit Fr 3, Fr. 3.50 oder höchstens Fr. 4 auszukommen haben, einer Fürsorge für die Zukunft bedürfen. Ich habe das schon bei der ersten Beratung gesagt, und die Kommission ist einstimmig der Ansicht, dass diese Leute, die im Dienste der Eisenbahnen ergrauen, bei der Pensions- und Hülfskasse nach Möglichkeit berücksichtigt werden sollen.

Die Erklärung, die ich abzugeben habe, lautet: «Der Ständerat spricht die Erwartung aus, dass bei Aufstellung der Statuten der Pensions- und Hülfskasse auch die ständigen Arbeiter billige Berücksichtigung finden werden.»

**M. Gayard:** La rédaction française de l'art. 44 relatif aux caisses de pensions doit être modifiée, attendu que sur un point elle dit exactement le contraire de ce que signifie le texte allemand. Elle porte que la caisse des pensions sera: «alimentée par les membres de la caisse et par la caisse d'exploitation des chemins de fer; les contributions de ces dernières ne doivent dans aucun cas dépasser la moitié des contributions totales; le reste est supporté par les fonctionnaires et les employés.» Le texte allemand dit au contraire que les contributions de la caisse d'exploitation ne doivent pas être moindres que la moitié des contributions totales. Je propose de dire: «La contribution de cette dernière — c'est-à-dire de la caisse d'exploitation — ne doit pas être inférieure à la moitié du total des contributions.»

**Wirz:** Ich fürchte sehr, dass der Beitritt zu den Pensions- und Hülfskassen durch die Beschränkung auf die «ständigen Angestellten» nach unten viel zu sehr erschwert wird. Wir haben bei unseren Bahnen eine Masse armer Männer, armer Familienväter, die keine ständige, vertraglich geregelte Anstellung besitzen und die doch jahraus, jahrein im Dienste der Bahnen sich befinden. Es sind das Tagelöhner, die in der Sommerhitze und in der Winterkälte die

ständigen Pioniere für die Sicherheit des Bahnbetriebes sind. Sie stehen namenlos und amtlos da, aber sie sind fast mehr an die Bahn gebunden, als manch gut honorierter Angestellter, welchem vermöge seiner Bildung und seiner im Bahndienste gewonnenen Routine unvergleichlich besser eine andere Carrière freisteht. Es sind das Männer, welche trotz ihrer Schwielen an der Hand und trotz des Schweisses, welcher von ihrer Stirne rinnt, sich für die Tage des Alters und der Invalidität, sowie für Frau und Kinder, nichts, gar nichts auf die Seite legen können und deren Lohn sich eben bemisst nach dem eisernen Gesetz von Angebot und Nachfrage. Es ist eine materielle Unbilligkeit im höchsten Grade, wenn man nicht auch diesen braven Männern, die nach vielen Tausenden im Schweizerlande zählen, die Sorge für die Zukunft abnimmt, und es ist gesunde Socialpolitik, wenn man sie dadurch vor dem Proletariergeist bewahrt. Es liegt aber auch im höchsten Interesse der Bahnverwaltung, wenn man dadurch solide Elemente für den Bahndienst zu gewinnen und zu erhalten sucht.

Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen den Kommissionsantrag.

**Präsident:** Wenn ich recht verstanden habe, handelt es sich um eine Protokollerklärung.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ja wohl, um eine Protokollerklärung des Rates. Ich empfehle dieselbe nochmals zur Annahme.

Angenommen. — (*Adopté.*)

*Art. 47.*

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Der Nationalrat beantragt uns, dem Art. 47 noch folgendes Lemma beizufügen: «Die im Uebereinkommen betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der V. S. B. vom 26. Juni 1896 vom Bunde übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich der Erwerbung der Toggenburgerbahn und des Baues einer Rickenbahn bleiben ausdrücklich vorbehalten, und es wird der Bund diese Verpflichtungen auch im Falle eines vor dem nächsten Rückkaufstermin erfolgenden freihändigen Kaufes der V. S. B. als fortbestehend anerkennen.»

Dieser Artikel ist vielfach so hingestellt worden, als hätten die St. Galler auch wieder etwas vom Bunde ergattern wollen. Thatsächlich ist das aber nicht der Fall. Es ist Ihnen vielleicht noch in Erinnerung, dass uns eine Botschaft des Bundesrates bezüglich der Zusammenlegung der Konzessionen der V. S. B. vorgelegen hat. Die V. S. B. haben in diese Zusammenlegung unter der Bedingung eingewilligt, dass, wenn bis zur Uebernahme der Bahnen durch den Bund die Toggenburgerbahn in den Besitz der V. S. B. übergehe oder von ihr der Bau einer Rickenbahn beschlossen oder dieselbe bereits in Betrieb gesetzt sei, diese beiden Bahnen mit dem Hauptnetz auf den Bund überzugehen hätten. Es ist nun bei den st. gallischen Vertretern die Befürchtung aufgetaucht, dass der Bund im Falle eines freihändigen

Kaufes in diese Verpflichtungen nicht eintreten müsste. Ich glaube, die St. Galler haben recht, wenn sie sich dagegen verwahren und verlangen, dass die Bestimmungen des Vertrages mit den V. S. B. auch im Falle eines freihändigen Rückkaufes aufrecht erhalten bleiben sollen. Ich sage aber ausdrücklich, dass dieser Artikel den Sinn haben soll, dass, wenn die V. S. B. auf Grund der Konzessionen zurückgekauft werden und die Toggenburgerbahn auf den Zeitpunkt des Uebergangs der V. S. B. an den Bund, also auf das Jahr 1903, nicht erworben und die Rickenbahn nicht gebaut ist, der Bund in Bezug auf diese Bahnen keine weiteren Verpflichtungen mehr hat.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen namens der Kommission, die Fassung des Nationalrates anzunehmen.

Angenommen. — (*Adopté.*)

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Es liegt noch ein Postulat des Herrn Python vor. Ich hatte aber nicht Zeit, dasselbe näher anzusehen und möchte Ihnen beantragen, dasselbe morgen zu behandeln. Ich glaube auch nicht, dass es notwendig sei, dasselbe der Kommission zu überweisen.

**Blumer (Zürich):** Herr von Arx hat den Antrag des Herrn Python richtig als Postulat bezeichnet. Denn dieser Antrag hat eigentlich mit dem Gesetz nichts zu thun, sondern ist ein Postulat. Wenn das Postulat gestellt wird, so soll es auf die Tagesordnung gesetzt werden, und der Bundesrat kann sich darüber aussprechen, ob er es acceptieren wolle oder nicht. Ich bin nicht damit einverstanden, dass dieses Postulat von uns aus schon für morgen auf die Tagesordnung gesetzt werde, sondern ich möchte den Herrn Präsidenten ersuchen, die Behandlung desselben bis nach Erledigung des Schicksals des vorliegenden Gesetzes zu vertagen. Der zweite Teil des Postulates sagt am Schluss ausdrücklich, «falls das Bundesgesetz über den Rückkauf nicht angenommen würde». Es ist gewiss am Platze, dass wir, wenn das Rückkaufsgesetz verworfen wird, das Postulat des Herrn Python behandeln. Wenn aber das Rückkaufsgesetz nicht verworfen wird, hat das ganze Postulat keinen Sinn mehr. Ueber die Tendenz des Herrn Postulatstellers kann man nicht im Zweifel sein. Er wünscht, dass der Bundesrat vorgängig der Abstimmung über das Gesetz diese Frage behandle und sich darüber schlüssig mache. Sie wissen, dass der Hauptgedanke, der für das vorliegende Gesetz spricht, der ist, dass im gleichen Zeitpunkte, wo in den andern Staaten die Eisenbahnen dem Staate gratis anheimfallen, auch unser Land in den Besitz der grössten Bahnen gekommen sein muss, damit es für Landwirtschaft und Gewerbe ebenso konkurrenzfähig sei, wie die andern Staaten. Das Postulat des Herrn Python will nun den Glauben erwecken, es sei möglich, auch mit den Privatgesellschaften zu demselben Ziele zu gelangen. Dieser Antrag ist von Zeit zu Zeit immer wieder aufgetreten, und zwar kam er stets von seiten der Freunde der Eisenbahngesellschaften und von Gegnern der Verstaat-

schung. Uebrigens gilt hier die Konzession, und man wird kaum einen Aktionär zwingen können, auf dem Wege eines Postulates oder eines Beschlusses oder eines freiwilligen Vertrages mit den Gesellschaften, derartige Konzessionsbestimmungen zu ändern.

Ich beantrage, das Postulat nicht in dieser Session zu behandeln, sondern dessen Behandlung auf den Zeitpunkt zu verschieben, wo wir wissen, ob das Gesetz über den Rückkauf angenommen oder verworfen ist.

**Bundesrat Zemp:** Ich möchte Ihnen im Gegensatz zu dem Herrn Vorredner beantragen, das Postulat des Herrn Python noch in dieser Session zu erledigen. Wir müssen Klarheit darüber haben, ob die Räte wirklich geneigt sind, dem Bundesrat den Auftrag zu geben, diese Unterhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften wirklich zu pflegen und darüber Bericht zu erstatten. Ich weiss nicht, was der Bundesrat für eine Stellung zu dem Postulat einnehmen wird. Ich denke, bis morgen werden wir im Falle sein, Ihnen die nötige Erklärung zu machen. Ich vermute, dass der Bundesrat dieses Postulat nicht annehmen wird und wünsche, dass die Räte sich unverzüglich darüber erklären.

Ich stelle den Antrag, dieses Postulat noch diese Woche auf die Tagesordnung zu setzen.

**M. Python:** Comme auteur du postulat je doit signaler l'étrange manière de faire de M. Blumer de Zurich. Sous le prétexte de renvoyer la discussion à une autre session, il a abordé le fond et s'est attaché à démontrer que ma proposition était inacceptable.

Mon postulat n'a sa raison d'être que s'il est examiné dans cette session, puisque je demande un rapport du conseil fédéral pour la prochaine session.

Si je demande que la question des amortisse-

ments soit tranchée, c'est que tout le monde attache une très grande importance à cette question; mon but est de démontrer que pour le cas où la loi sur le rachat ne serait pas acceptée, on peut arriver au même résultat que vous poursuivez. Je ne veux pas que plus tard on puisse dire que ceux qui sont contre le rachat sont aussi contre l'amortissement.

Je veux demander que l'amortissement ait lieu même si le rachat ne se fait pas, mais il faut que l'arrangement soit conclu avant le rejet éventuel de la loi, parce que plus tard les compagnies seront moins empressées de traiter avec nous. Si donc vous voulez l'amortissement dont je parle, il faut que l'accord intervienne avant la votation de la loi. Je suis prêt à développer aujourd'hui mon postulat si on le désire, cela ne me prendra pas beaucoup de temps, demain si vous le préférez, cela m'est égal. Mais je demande qu'il soit discuté dans cette session.

**Präsident:** Es ist keine Abstimmung nötig. Ich werde das Postulat für übermorgen auf die Tagesordnung setzen.

**von Arx, Berichterstatter der Kommission:** Ich möchte nur konstatieren, dass wir die Differenzen mit dem Nationalrat bereinigt haben und dass das Gesetz — Postulat hin oder her — an den Nationalrat geht.

**Präsident:** Wenn keine zweite Schlussabstimmung verlangt wird, geht die Sache an den Nationalrat.

An den Nationalrat. — (Au conseil national.)

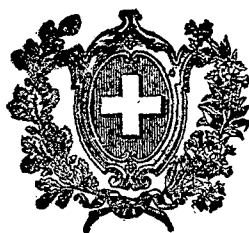


## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.10.1897 - 09:00
Date	
Data	
Seite	1289-1308
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 846

Amtliches  
stenographisches Bülletin  
der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 68

BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL  
DE  
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnement: 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 15. Oktober 1897, vormittags 9 Uhr. — Séance du 15 octobre 1897, à 9 heures du matin.

Vorsitz: }  
Présidence: } Herr Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

### Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 1289 hievor. — Voir page 1289 ci-devant.)

### Postulat des Herrn Ständerat Python. — Postulat de M. le conseiller aux états Python.

(12. Oktober 1897.)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Bundesrat wird eingeladen, unverzüglich mit den fünf grossen Eisenbahngesellschaften Unterhandlungen zum Zwecke einer Verständigung über die vollständige Amortisation ihres Obligationen- und Aktienkapitals anzubahnen, welche Amortisation zu gunsten des Bundes bis zum Ablaufe der Konzessionen durchgeführt sein soll.

Der Bundesrat wird des fernern eingeladen, der Bundesversammlung in der nächsten Session Bericht und Antrag über diese Verständigung zu erstatten, welche einen bloss bedingungsweisen Charakter zu tragen und nur in Kraft zu treten hätte, falls das Bundesgesetz über den Rückkauf nicht angenommen würde.

Ce postulat est conçu comme suit:

Le conseil fédéral est invité à entrer immédiatement en négociations avec les cinq grandes compagnies de chemins de fer en vue d'arriver à une entente avec elles pour l'amortissement intégral de leur capital-obligations et actions, cela, au seul profit de la Confédération et dans le délai des concessions.

Le conseil fédéral est invité à soumettre aux chambres fédérales dans leur prochaine session son rapport et ses propositions concernant cet arrangement qui serait conclu à titre purement conditionnel et pour le cas seulement où la loi fédérale sur le rachat ne deviendrait pas définitive.

M. Python: J'ai eu l'honneur de déposer un postulat ainsi conçu: «Le conseil fédéral est invité à entrer immédiatement en négociations avec les cinq grandes compagnies de chemins de fer, en vue d'arriver à une entente avec elles pour l'amortissement intégral de leur capital-obligations et actions, cela, au seul profit de la Confédération et dans le délai des concessions.

«Le conseil fédéral est invité à soumettre aux chambres fédérales dans leur prochaine session son rapport et ses propositions concernant cet arrangement qui serait conclu à titre purement conditionnel

et vaudrait pour le cas seulement où la loi fédérale sur le rachat ne deviendrait pas définitive.»

Ce postulat soulève une première objection. On me dira: Vous voulez un amortissement. Il existe déjà. Les compagnies sont tenues d'amortir une partie de leur capital en vertu de la loi sur la comptabilité et vous voulez maintenant introduire dans les comptes des compagnies un nouvel amortissement résultant non plus de la loi, mais bien d'une entente entre la Confédération et les compagnies. Il est parfaitement exact qu'un amortissement est déjà pratiqué aujourd'hui par les com-

pagnies à qui il est imposé par la loi sur la comptabilité. D'après cette loi la comptabilité des chemins de fer comprend deux comptes principaux, le compte de construction et d'exploitation. Le compte de construction est constitué et débité de tous les frais que les concessionnaires ont payés pour la construction ou l'achat de lignes ou pour l'acquisition du matériel d'exploitation. Art. 4 de la loi: «Le compte d'exploitation comprend toutes les recettes et dépenses relatives à un exercice annuel. Les frais d'entretien des travaux et installations sont prélevés sur les recettes courantes.»

Le compte d'exploitation doit en particulier comprendre un fonds de renouvellement imposé aux compagnies par la loi pour les constructions et installations sujettes à usure. Le fonds de renouvellement doit accuser en tout temps l'équivalent intégral de la moins-value subie matériellement ensuite d'usures ou d'autres causes par la superstructure, le matériel roulant, le mobilier et les ustensiles.

Comme le fonds de renouvellement n'a été constitué que depuis la loi de 1883, il est en déficit, puisque les compagnies existaient déjà depuis longtemps lors de la mise en vigueur de cette loi et que leurs constructions et installations avaient subi une usure. Il en résulte un déficit qu'il faut amortir successivement. Il en est de même des dépenses que la loi sur la comptabilité n'a pas autorisé à porter au compte de construction, ainsi les pertes de cours qui doivent être également amorties. Tel est l'amortissement prescrit: usure de matériel et certaines insuffisances. Le compte de construction représente aux yeux de la Confédération le capital d'établissement, la somme minimum qu'elle devra payer en cas de rachat. De là la tendance à décharger le plus possible ce compte pour avoir moins à payer dans l'éventualité d'une reprise des chemins de fer.

Ce compte n'est pas amorti et mon but, en vous proposant mon postulat, est d'arriver à éteindre ce compte. L'amortissement dont il a été question plus haut, bien que prescrit par la Confédération, a lieu au profit des actionnaires. Dans ma pensée l'amortissement du compte de construction, bien que résultant d'une entente avec les compagnies, aurait lieu au profit de la Confédération.

Mais vous me direz pourquoi ne pas prescrire par la loi l'amortissement du compte de construction, tel que vous l'entendez? C'est impossible, autant vaudrait dire qu'on peut forcer le particulier à remettre successivement sa fortune à l'état sans être indemnisé. Le capital du compte de construction est entré dans le patrimoine des concessionnaires ou de leurs représentants, dans leur fortune particulière.

Pour prouver cela, il suffit d'examiner la nature des actes de concession. On a beaucoup discuté chez nous sur la nature des concessions de chemins de fer; les uns y voient un acte bilatéral, une convention passée entre l'état et les concessionnaires et prétendent qu'aucune des clauses des concessions ne peut être modifiée sans le consentement des deux parties, état et particulier; les autres envisagent la concession comme un acte unilatéral émanant du pouvoir public et engendrant des droits privés. C'est cette dernière opinion qui a réuni la majorité des juristes et a été consacrée par le tribunal fédéral. Les concessions engendrent des droits

privés en faveur du concessionnaire, droits qui rentrent dans sa fortune, dans sa propriété, de même qu'un champ, un titre, une somme d'argent ou valeur quelconque. Quelles sont maintenant les clauses qui peuvent être modifiées? Ce sont celles qui touchent à l'ordre public, à la police des chemins de fer, au confort, aux mesures de sécurité des voyageurs qui se développent avec les progrès de la science. Les concessionnaires par exemple ne pourraient pas dire au conseil fédéral, nous ne perfectionnerons pas nos freins, parce que au moment où la concession nous a été accordée, les systèmes que l'on avait alors étaient considérés comme les meilleurs. Mais il y a dans les concessions des clauses qui touchent directement à la bourse des concessionnaires et qui sont de droit privé, la limitation des tarifs par exemple. L'autorité publique ne peut pas toucher à ces limites sans le consentement du concessionnaire. D'autres dispositions de droit privé sont toutes celles qui règlent le rachat. La conséquence c'est que l'état ne peut toucher à ces droits privés sans indemniser les concessionnaires.

On me dira sans doute: l'état n'a pas le droit de supprimer les clauses qui se rapportent au droit privé ainsi, celles qui ont trait au rachat.

Personne n'ose revendiquer aujourd'hui pour l'état le droit de supprimer ou de modifier les clauses des concessions relatives au rachat. Mais on affirme que l'état a le droit par une loi de les interpréter, d'en fixer le sens. Cette distinction n'a aucune base juridique. Vous ne pouvez y toucher ni en les modifiant, ni en cherchant à les interpréter. Cette interprétation, qu'elle émane de l'autorité législative ou du pouvoir exécutif ne peut apparaître que comme l'interprétation de l'une des parties intéressées. Si l'on n'est pas d'accord, ce n'est pas l'état, ce n'est pas le concessionnaire qui interprétera, mais bien le juge en recourant aux principes du droit commun. Si l'état n'a pas le droit d'y toucher directement, il ne peut le faire d'une façon indirecte. Dans la discussion qui a eu lieu sur ce point au conseil national, il a régné une confusion complète; j'aurais bien aimé voir l'attitude qu'auraient prise certains orateurs si on leur avait appliqué à eux-mêmes les théories dont ils voulaient user à l'égard des compagnies!

Supposons un industriel qui a un contrat de transport avec la Confédération. Une difficulté se produit concernant l'une des clauses du cahier des charges. Dans certains pays les concessions des chemins de fer portent le nom de cahier des charges. La Confédération dirait: Nous ne sommes pas d'accord, il faut interpréter le contrat, nous ne toucherons pas aux clauses matérielles de la convention, mais nous les interpréterons par une loi. Je crois que cet industriel répondrait: Vous ne pouvez pas recourir à cette interprétation, même par voie législative, votre manière de voir ne constituerait que l'interprétation d'une des parties. C'est le juge qui doit interpréter en se basant, non sur l'opinion d'une des parties, mais sur les principes du droit commun; le juge décidera en recherchant quelle a été la volonté des parties au moment où les dispositions créant des droits privés ont été adoptées.

Il n'y a pas d'autre doctrine, aucun juriste n'en pourrait soutenir une autre. Nous ne pouvons donc pas toucher aux concessions et c'est pour cela que

nous ne pouvons pas, de par la loi, prescrire l'amortissement du capital de construction qui est représenté par la valeur même des chemins de fer et de leurs installations au profit de la Confédération. C'est la propriété privée des actionnaires, nous ne pouvons pas y toucher; je crois que sur ce point nous sommes tous d'accord.

D'après les concessions il y a une durée déterminée qui est stipulée en faveur des concessionnaires. Les concessions sont accordées pour une durée déterminée. Elles l'étaient autrefois pour 99 ans. Aujourd'hui, il n'y a plus de règle fixe, du moins je n'en connais pas c'est 80 ans, 30 ans. Cela dépend du département des chemins de fer en tout ce qui n'a pas de règle fixe. L'état s'est réservé de reprendre ou de racheter le chemin de fer, à des conditions arrêtées, pendant la durée ou à l'expiration de la concession. Je ne m'occuperai que de la situation de l'état à l'expiration de la concession. A ce moment, il doit renouveler la concession ou racheter le chemin de fer aux conditions déterminées dans l'acte de concession. Pour payer le capital qui va chaque année en augmentant, à cause du perfectionnement des installations et des constructions nouvelles, il faudra une somme considérable. Il a été dit que dans les autres pays l'état se trouverait placé dans de meilleures conditions qu'en Suisse, qu'en 1955, au moment où la Suisse devrait payer plus d'un milliard, peut-être deux pour le rachat de ses chemins de fer, les pays voisins n'auraient rien à payer, mais entreraient en possession de leurs chemins de fer sans bourse délier, en vertu, soit des concessions, soit du mode d'exploitation adopté, parce que dans ces états, depuis un certain nombre d'années, on a réalisé les progrès que procure le bienfait de l'exploitation par l'état! De là résulte une infériorité pour la Suisse qui en 1957 ne pourra pas lutter avec les autres pays qui auront leurs chemins de fer pour rien et pourront par conséquent baisser beaucoup leurs tarifs.

Le message dit, page 79, qu'en 1957 l'état dans les pays voisins deviendra presque gratuitement propriétaire des lignes d'intérêt général.

Cette affirmation est soutenue en plein par la commission d'experts choisie par le conseil fédéral. Ces derniers surenchérissement encore sur l'auteur du message.

Ils répètent que dans tous les pays voisins le retour des lignes à l'état se fera gratuitement et ils voient déjà les chemins de fer transformés en routes publiques. Ils se bornent à une petite réserve en ce qui concerne le matériel et les frais de transport, pour l'usage duquel on pourra demander une rémunération comme cela a lieu pour les voitures postales.

Cette affirmation qui consiste à dire que les lignes feront retour à l'état d'une façon presque gratuite dans les pays voisins, est-elle exacte? Voyons un peu, examinons les choses de près, consultons les documents. Dans les pays voisins nous avons l'Italie, est-ce que l'on y amortit les chemins de fer? Non, personne n'en parle! Nous avons l'Autriche, amortit-elle le capital de ses chemins de fer? Pas du tout, loin d'amortir l'Autriche est obligée de prélever chaque année une certaine somme sur les fonds d'état pour combler le déficit, parce que les recettes ne suffisent pas à payer l'intérêt

de la dette des chemins de fer. En Autriche, on avait fait des réductions considérables des tarifs, en 1895 on a été obligé de les relever.

Allons plus loin: La Bavière amortit-elle son capital de chemins de fer? Vous savez qu'en Bavière les chemins de fer ont été construits par l'état. Le Wurtemberg et le Grand-duché de Bade ont fait ainsi ce que le conseil fédéral de 1852 voulait faire en Suisse et ce qu'on lui reproche de n'avoir pas fait. L'exemple fourni par les états de l'Allemagne du sud a été concluant et les députés qui n'ont pas voulu que la Confédération construise les chemins de fer ont été bien inspirés dans l'intérêt des finances du pays.

En Bavière l'intérêt du capital engagé a été pour 1895 de 3,52 %, pour 1894 de 3,48 %, par conséquent il n'est pas question d'amortir en Bavière. En Wurtemberg l'intérêt du capital a été de 3,23 % en 1895 et de 2,83 en 1894, par conséquent pas d'amortissement possible. J'oubliais de dire qu'en 1896 les chemins de fer autrichiens ont donné comme produit net 3,2 %, ce produit a été de 2,64 pour l'année précédente.

Revenons au Wurtemberg. Un de nos collègues a été mal inspiré en osant s'appuyer sur ce pays dans un article de journal recommandant le rachat, car on a dû payer pour le service de l'intérêt, outre le produit, net le 1,75 % du capital, pour l'exercice 1893—94, le 2,37 pour l'exercice 1894—95 et 0,66 pour 1895—96.

Chaque année jusqu'à présent la caisse d'état du Wurtemberg a dû ajouter au produit net pour le service des intérêts. Il n'est donc pas question d'amortir dans ce pays voisin, pas question par conséquent du retour gratuit des lignes à l'état.

Dans le Grand-duché de Bade c'est la même chose, l'intérêt du capital d'établissement a été de 3,79 % en 1894. On n'amortit pas.

En Alsace-Lorraine nous avons un rendement supérieur, parce que ces pays sont dans des conditions particulières. Le rendement a été de 4,65 % en 1895 et de 4,47 % en 1894. Vous me direz: Et en Prusse! Dans ce pays l'exercice 1894—95 accuse un produit net de 384,768,517 marks, ce qui donne un intérêt de 5,67 % sur le capital qui est de 6 milliards 859 millions 900 mille marks. La comparaison que l'on veut établir entre les chemins de fer prussiens et suisses ne signifie rien. Si l'on veut comparer, il faut prendre l'Allemagne du sud dont la situation économique a beaucoup plus de rapport avec la nôtre. En effet, le rapport des compagnies de chemins de fer de la Suisse à partir des années 1868 à 1895 a toujours été en moyenne du 3 1/2 %.

En Prusse, du reste, où les chemins de fer d'état sont dans les très favorables circonstances que vous connaissez, est-ce que l'on amortit? Pas du tout, l'amortissement est prévu dans la loi, mais il n'a pas lieu.

Ce n'est pas moi qui le dis, c'est M. Kauffmann, professeur à l'université de Berlin qui, en 1896, a publié un ouvrage où il affirme que l'amortissement en Prusse n'existe qu'à l'état de fiction.

Quels pays voisins nous restent-ils donc? La France, oui en France on amortit, mais je ferai observer qu'en France le réseau d'état est très petit, presque tous les chemins de fer sont entre les mains de compagnies privées. C'est donc le seul de nos



pays voisins où le régime des compagnies privées est en plein honneur et où l'on amortit.

Mais l'amortissement de la dette qui doit être définitif en 1957, se fait-il gratuitement? Non pas, la France donne chaque année une somme considérable dans ce but. En 1894 sur un capital d'établissement de 15 milliards, 437 millions, 968,611 frs. le rendement net a été de 545 millions, 49 mille, 798 francs. C'est-à-dire un intérêt de 3,54 %. Ce n'est donc pas avec un taux comme celui-là que la France peut amortir, elle ne le fait que grâce à des sacrifices de l'état. De 1883 à 1893, depuis l'adoption de nouvelles conventions sous le ministère Freycinet, l'état français a payé 2 milliards. Pour la France je pourrais faire une autre observation, c'est qu'une quantité de marchandises vont par voie d'eau, c'est-à-dire à bien meilleur marché que par les chemins de fer.

L'affirmation du message que le retour des chemins de fer à l'état doit se faire gratuitement dans les pays voisins en 1957, est donc une légende, je viens de le prouver, or je voudrais en faire une réalité chez nous.

Je me place sur le terrain des partisans du rachat, je veux coopérer au progrès et à l'amélioration qu'ils se proposent de réaliser en amortissant le capital engagé. Il est possible que le rachat ne soit pas accepté par le peuple; vous êtes convaincus qu'il le sera, mais ce n'est cependant pas une certitude. S'il est rejeté que restera-t-il de vos projets d'amortissement? Rien, tout sera perdu. Si au contraire vous acceptez ma proposition, l'amortissement sera assuré quoi qu'il arrive, mais dans ce cas il doit se faire d'accord avec les compagnies.

Quelle objection peut-on faire à ma demande? Je ne sais pas si on en fera, je ne connais pas encore la décision du conseil fédéral. On ne peut pas faire d'opposition au but que je me propose qui est d'arriver, d'entente avec les compagnies, à l'amortissement des chemins de fer.

On me dira peut-être, votre proposition est impossible, les compagnies ne voudront pas se prêter à une telle combinaison. A cela je réponds: Essayez, entrez en pourparlers, entamez des négociations et vous verrez s'il n'est pas possible de s'entendre. M. Gavard demandait autrefois que l'on entrât en négociations avec les compagnies en vue du rachat, je restreins sa proposition et demande que l'on négocie seulement pour arriver à l'amortissement du capital, même dans l'hypothèse où le peuple rejeterait le rachat.

Vous me direz que l'on n'a pas le temps de traiter une si grosse affaire. Le temps est court, c'est vrai; et je le regrette, mais ce n'est pas ma faute; néanmoins je crois que l'on pourrait arriver encore, il y a de grandes lignes sur lesquelles il faut tomber d'accord et je ne crois pas que ce soit impossible. Il y a un seul obstacle résultant des travaux complémentaires futurs qui devront aussi être amortis en 1957; pour les travaux déjà faits, pour le capital actuel la solution sera aisée.

On me dira peut-être: Pourquoi faites-vous votre proposition à ce moment, c'est une machine de guerre. J'estime que le second alinéa de mon postulat répond à cette objection. Si j'étais venu avec un postulat vague, vous pourriez m'objecter que l'adopter pourrait exercer une influence sur le vote du peuple et qu'il vaut mieux le renvoyer à plus tard comme le demandait

M. Blumer. Mais remarquez que ma proposition est précise, j'invite le conseil fédéral à faire un rapport dans la prochaine session, parce que je veux qu'au mois de décembre nous soyons fixés. Le jour où le rachat serait repoussé, ce qui est possible, il sera beaucoup plus difficile d'entrer en négociation avec les compagnies, il faut donc le faire avant la votation, pendant que les compagnies se trouvent sous l'épée de Damoclès du rachat. Voilà pourquoi je demande au conseil fédéral de faire rapport au mois de décembre.

J'ai constaté que l'amortissement n'existe pas chez les nations voisines, sauf dans le pays par excellence des compagnies privées, la France, et en core cela ne se fait-il qu'au moyen de sacrifices considérables que l'état s'impose chaque année. Essayons de ce système, voyons s'il n'y a pas de moyen de s'entendre avec les compagnies, en leur faisant des concessions. Nous leur accorderons certains avantages. Si nous obtenions seulement le résultat que vise mon postulat, nous ferions une oeuvre utile au pays, ce serait un grand point que nous pourrions nous féliciter d'avoir obtenu et dont la patrie nous serait reconnaissante. Si au contraire vous écarterez ma proposition cavalièrement, comme le voulait le colonel Blumer de Zurich avant hier et que le rachat ne passe pas, vous aurez assumé une grande responsabilité.

Pour ces motifs je me permets de vous recommander humblement mon postulat.

Bundesrat Zemp: Ich beantrage Ihnen Namens des Bundesrates, den Vorschlag des Herrn Python abzulehnen. Zur Begründung werde ich mir gestatten, etwas weiter auszuholen.

Das Rückkaufsgesetz ist durchberaten. Zu dieser Stunde können wir sagen: es herrscht in allen wesentlichen Punkten Uebereinstimmung der beiden Räte. Eine Einwirkung auf die Gestaltung des Gesetzes kann demnach der Antrag des Herrn Python nicht haben. Welchen Zweck verfolgt Herr Python mit seinem Antrag? Ich glaube, Herrn Python nicht Unrecht zu thun, wenn ich sage: es ist ihm mit diesem Antrag überhaupt nicht ernst. Oder wer wollte denn glauben, dass im Ernste in diesem Saale die Ansicht verfochten werden könne, es sei möglich, mit den Bahngesellschaften Verträge abzuschliessen über die Amortisation von etwa 900 Millionen Schulden zum Zwecke, nach Ablauf der KonzeSSIONEN dem Bunde die Bahnen gratis zu übergeben! Wer will ernsthaft diese Ansicht vertreten, es sei möglich solche Verträge abzuschliessen, bis zur nächsten Session nicht nur die Verträge, sondern auch Berichte darüber vorzulegen, also innert sechs Wochen Verträge mit den fünf Hauptbahnen über die Liquidation von 900 Millionen Schulden — nicht etwa zu Lasten des Bundes, sondern zu Lasten der Bahngesellschaften selbst — durchzuführen?! Man braucht nur diesen Punkt aus dem Antrag des Herrn Python herauszugreifen, um sich sofort klar zu werden, dass nichts weniger als Ernst diesen Vorschlag eingegeben hat. Wohl aber hat Herr Python bestimmte Zwecke im Auge, — zweierlei Zwecke, scheint es mir. Einmal hat Herr Python ein grosses Gefallen daran, Vorlagen, die in die Räte gebracht

werden und die ihm nicht gefallen, ins Burleske zu ziehen, sich darüber zu belustigen und die Vertreter dieser Vorlagen, seien sie im Ständerat oder im Nationalrat oder seien sie Mitglieder des Bundesrates, bei gegebenen oder auch bei selbstgemachten Gelegenheiten mit gewissen, ich will sagen Liebenswürdigkeiten zu bedenken. Das ist so Sitte des Herrn Abgeordneten von Freiburg. Wenn das ihm Befriedigung gewährt, so will ich meinerseits ihn wenigstens nicht darum beneiden. Unsere Auffassung über unsere Stellung im Rate ist eine andere. Wir betrachten diesen Saal nicht als eine Turnhalle, in welcher Purzelbäume geschlagen werden, sondern als eine Stätte, geweiht den Beratungen ernster Männer zum Nutzen des Landes (Beifall). Nun aber verfolgt Herr Python mit seinem Vorschlag noch einen andern Zweck. Freunde und Gegner des Rückkaufgesetzes empfinden das Gewicht des Argumentes, welches für die Vorlage spricht und welches in der Amortisation der Eisenbahnschulden besteht. Und in der That, nachdem in den letzten Dezennien unsere grossen Strassen in den Thälern und über die Berge von den Weg- und Brückengeldern befreit worden sind, und nachdem auch die Stationen für das Ohmgeld entfernt sind und die öffentliche Strasse als Gemeingut des allgemeinen Verkehrs, der mit keiner Auflage belästigt werden darf, erklärt worden ist, so würde es ganz unzweifelhaft als ein grosses Werk anzusehen sein, wenn die vornehmsten Transportwege, die Eisenbahnen, in verhältnismässig kurzer Zeit von einer weit grössern Last als jene Brücken- und Weggelder waren, befreit werden könnten, sodass diese Eisenbahnen in der Hand des Staates als öffentliches Gut zur freien Verfügung des grossen und kleinen Verkehrs wären, einzig belastet mit den Kosten des Betriebes im engerm Sinne des Wortes. Das ist eine Aussicht, die schwer wiegt und die sofort von jedem «vorurteilsfreien» Manne als überaus bedeutend erklärt werden muss. Diese Amortisation, ich will sagen die Schuldentilgung der Eisenbahnen und daher die Erleichterung dieser Verkehrswege ist in eminentem Sinne eine konservative That. Und ich kann es nicht begreifen, dass man umgekehrt in der Konservierung dieser Eisenbahnschulden auf alle Zeiten eine konservative Politik erblickt.

Herr Python beschränkt sich aber nicht darauf, die Vorschläge über die Amortisation zu «widerlegen» — seine Widerlegung war sehr kurz gefasst — sondern er versteht es, durch Vorstellung eines Gegenstückes den Gedanken des Gesetzes nach seiner Auffassung zu mindern, zu verdünnern, als ein Gebilde ohne reelle Grundlage darzustellen. Herr Python bringt die ingeniose Idee, man solle, statt dass der Bund 900 Millionen aufwendet, die er dann in 60 Jahren amortisieren wird, den Bund doch gar nicht belasten, sondern die Eisenbahngesellschaften einladen, sie möchten diese Amortisationen durchführen und dann nach der Durchführung der Amortisationen die Bahnen als liberiertes Objekt ohne Entgelt dem Bund präsentieren! Das ist eine brillante Aussicht für die Volksbewegung, die sich an Ihre Beratungen anschliessen wird, ein brillantes Feuerwerk; nein, so thöricht ist das Schweizervolk nicht, dass es 900 Millionen Schulden übernimmt, während der Herr Vertreter von Freiburg den Nachweis leistet, dass das nicht nötig ist, sondern dass die Bahnen die Verpflichtung haben, diese Schulden

zu tragen und zwar zum gleichen Zweck, um den Staat später in den Besitz der freien Bahnen zu setzen!

Herr Python hat auch sonst Beweise einer feinen Finanzpolitik abgelegt. Ich wundere mich nur darüber, dass er mit seiner Idee nicht früher gekommen ist. Warum zuwarten, bis das Gesetz erledigt ist, bis zur letzten Stunde, wo die Räte auseinandergehen? Der Antrag des Herrn Python kommt mir als ein Kunststück vor, mit dem er die Amortisation selbst unmöglich machen will. Denn Herr Python ist kein Freund der Amortisation; die liegt ihm nicht recht aus klar erkennbaren Gründen, die er selbst schon wiederholt ausgesprochen hat. Herr Python als einer der beredtesten Vertreter und Anwälte der Aktionäre zu jeder Stunde, sieht es nicht gern, wenn durch die Auflage der Amortisation die heutigen Aktionäre in ihrem Besitze gemindert werden. Denn natürlich wird die eintretende Amortisation den heutigen Aktienwert sofort um den gleichen Betrag, der für die Amortisation aufzuwenden ist, verringern. Aber Herr Python ist auch sonst nicht Freund der Amortisation, denn eine innere Stärkung der Eidgenossenschaft, eine innere Kräftigung zur Verfolgung grosser materieller Aufgaben ist für Herrn Python kein erstrebenswertes Ziel.

Nun muss ich doch auf die Materie noch etwas weiter eingehen. Hat der Antrag, den wir behandeln, weniger den Zweck, in diesen Räten Meinung zu schaffen, als für die Zukunft zu arbeiten, so will ich doch nicht unterlassen, noch eine etwelche Prüfung desselben anzustellen.

Herr Python erwartet die Bereitwilligkeit der fünf Hauptbahnen, auf solche Verträge einzugehen. Nun kennen wir die Gesinnungen der Eisenbahngesellschaften in Bezug auf Leistungen, die sie zu machen hatten zu ihren Lasten und zur Förderung öffentlicher Zwecke. Wir haben bis jetzt die Meinung bekommen, dass in dieser Beziehung nichts zu erreichen ist, es wäre denn, dass die Bahngesellschaften ein Interesse darin finden würden. Ich will einen Beweis dafür aus der Geschichte der letzten Jahre zu erbringen versuchen. Der Bundesrat hat bei den Untersuchungen über den Ankauf der Centralbahn die Wahrnehmung gemacht, dass in den Rechnungen der Hauptbahnen grosse Posten figurieren, die nicht Aktiven darstellen, aber als solche verrechnet werden. Es ist dann der Vorschlag zum Rechnungsgesetz vom Jahre 1883 gekommen. Dieses Gesetz hatte den Zweck, die Bahnverwaltungen zu veranlassen, die sogenannten Non-valeurs aus ihren Bilanzen zu entfernen. Die Rechnung des Bundesrates gieng ursprünglich dahin, dass es sich um 85 Millionen Franken handle. Nach Annahme des Gesetzes ist dann die Bilanzbereinigung durchgeführt worden und es hat sich herausgestellt, dass diese «Non-valeurs» nicht 85, sondern 112 Millionen betragen. Man gestattete dann den Bahngesellschaften, diese Bilanzbereinigung auf dem Weg der Amortisation zu vollziehen. Es wurden Amortisationsfristen bewilligt: Der Suisse occidentale und der Simplonbahn 46 Jahre, der Jura-Bern-Luzern-Bahn 2 der Centralbahn 29, der Nordostbahn 24, den Vereinigten Schweizerbahnen 34, der Gotthardbahn 23 Jahre. Innert dieser Fristen hätten die Bahngesellschaften die 112 Millionen zu amortisieren. Nun sind diese Non-valeurs seit den Jahren 1884 und 1885, d. h. seit den Bilanzbereini-

gungen, noch gewachsen, und sie betragen heute laut der Beilage VI der Botschaft Fr. 156,600,000; davon sind inzwischen allerdings Fr. 81,700,000 amortisiert worden, und es bleiben noch Fr. 74,800,000 zu amortisieren. Das ist der Stand der Dinge in Bezug auf die Amortisation der Non-valeurs. Die Amortisation schreitet vor. Die J. S. hat bei der Fusion vorgegriffen; sie hat das Aktienkapital der Stammaktien reduziert und einen Wert von etwa 42 Millionen verwendet, um die zu amortisierenden Kapitalien zu decken. Dass diese Amortisation fortschreitet und dass alljährlich die entsprechenden Quoten in die Betriebsrechnungen gestellt werden, ist Thatsache. Darüber, dass es geschieht, wacht der Bundesrat. So verhält es sich mit der Amortisation der Non-valeurs, der Emissions-, Kurs- und andern Verluste, die in den Rechnungen der Bahngesellschaften als Aktiven mitgeschleppt wurden.

Nun muss ich zurückgehen und die Frage stellen: Wie haben sich die Bahngesellschaften — ich spreche da immer nur von den fünf Hauptbahnen — gegenüber den Anträgen des Bundesrates, die im Rechnungsgesetz vom Jahr 1883 formuliert sind, verhalten? Bitter haben sie geklagt, bis in diese Räte hinein ist ihre Vertretung gedrungen und hat erklärt: Das ist ein Eingriff in unsere Privatrechte, und wir gestatten es nicht, dass die Bundesgewalt hier Ordnung schaffen wolle, wir werden schon für Ordnung sorgen, lassen Sie unsere Rechnungen fortbestehen, denn wir sind Private. Den Ältern Mitgliedern Ihres Rates ist der Kampf ohne Zweifel noch erinnerlich, der tagelang in den Räten zwischen den beiden Positionen geführt worden ist, und nur zu etwelcher Auffrischung will ich noch aus der Eingabe der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen an die Bundesversammlung von damals einige kurze Sätze mitteilen. In Bezug auf die Amortisation der Non-valeurs sagten die Bahngesellschaften in ihrer Eingabe:

«Das öffentliche Interesse erfordert die Amortisation in keiner Weise. Beabsichtigt man nämlich damit die Aufrechterhaltung und Stärkung der finanziellen Fähigkeit der Bahngesellschaften, alle für den Betrieb und den guten Gang und Stand des Geschäftes erforderlichen Einrichtungen anzuschaffen, so ist dieselbe ohnehin schon in völlig ausreichendem Masse vorhanden, wenn für solche Ausgaben die Betriebseinnahmen im Sinne des Gesetzesentwurfes in Anspruch genommen werden sollen.»

Ferner:

«Wenn wir die bundesrätliche Vorlage an der Hand der vorstehenden Erörterungen überblicken, so kommen wir notwendig zu dem Schlusse, dass dieselbe einen tiefen Eingriff in die Rechtssphäre der Bahngesellschaften enthalte und eine gewaltsame Umgestaltung der ökonomischen Existenz und Bedeutung dieser Gesellschaften anstrebe.»

Weiter:

«Das im Wurf liegende Bundesgesetz müsste unzweifelhaft für die Existenz der schweizerischen Eisenbahnen und für das in denselben liegende Privatkapital von verhängnisvollen Folgen sein und damit auch dem schweizerischen Kredite im allgemeinen einen schweren Schlag versetzen. Es klingt etwas wie Ironie, wenn die Botschaft des Bundesrates als Motiv des Gesetzes auch die Bekämpfung der Fluktuationen in den Kursen der Aktien und Obligationen anführt. Es ist wohl klar, dass Effek-

ten, welche im Sinne der neuesten Vorlage von der Willkür der materiell interessierten Staatsbehörden abhängig sind und Gesellschaften entstammen, die im wesentlichen depossediert und in ihrer rechtlichen und ökonomischen Selbständigkeit eingestellt sind, keinen Kredit mehr geniessen könnten und einer fortschreitenden Entwertung anheimfallen müssten.

«Zu einer solchen Umwälzung in der rechtlichen und ökonomischen Existenz der schweizerischen Eisenbahnen ist kein Recht und auch kein Grund vorhanden. Die Eisenbahnverwaltungen brauchen sich den Vorwurf nicht gefallen zu lassen, dass sie nicht klare und richtige Rechnungs- und Buchführung beobachtet haben und können sich darauf berufen, dass ihre diesfällige Verwaltungs- und Geschäftsführung von den Aufsichtsbehörden seit Jahrzehnten unbeanstandet geblieben ist. Der neue Gesetzesentwurf verfolgt also nicht etwa das Ziel, in das Rechnungswesen der Eisenbahnen Ordnung in diesem Sinne zu bringen. Das Ziel desselben ist ein anderes, das mit der auf schweren Opfern beruhenden Rechtsstellung der schweizerischen Eisenbahnen nicht vereinbar ist und demnach das böse Beispiel einer Verletzung der Gerechtigkeit durch den Staat darstellen müsste.»

Klangen nicht die gleichen Weisen wieder, als wir das Rechnungsgesetz von 1896 berieten und haben wir nicht in der Rückkaufsdebatte immer wieder diesen Standpunkt einnehmen gesehen? Das ist die Anschauung der Eisenbahnverwaltungen auch heute noch. Ich muss korrigieren: nicht der Verwaltungen, dafür hätte ich keine Beweise. Im Gegenteil, ich habe aus meinen Wahrnehmungen immer das Urteil geschöpft, dass die Eisenbahnverwaltungen über die Wirkungen des Rechnungsgesetzes von 1883 befriedigt sind. Allein in den Aktiengesellschaften entscheiden schliesslich nicht diese Verwaltungen über das, was nötig und was nicht nötig ist, sondern der Entscheid wird in den Generalversammlungen gegeben. Der Ausspruch ist gar nicht selten, auch heute noch, in hohen Finanzkreisen in- und ausserhalb der Schweiz, dass es ein Unrecht gewesen sei, die Eisenbahnverwaltungen im Jahr 1884 zur Bilanzvereinigung zu verhalten.

In diesen speciellen Punkten also haben die Bahngesellschaften niemals den Willen erklärt, zu einer Tilgung von dergleichen Posten mitzuwirken. Glauben Sie nun, sie würden für eine Amortisation, wie sie Herr Python ins Auge fasst, eher zu haben sein, — für eine Amortisation, zu der sie gar nicht verpflichtet sind und nicht verpflichtet werden können. Es ist kein Gesetzesbuchstabe, der den Bahngesellschaften die Verpflichtung auferlegt, Anleihen zurückzuzahlen, zu tilgen. Die Bahngesellschaften haben in ihrer Finanzpolitik thatsächlich eine ganz andere, die umgekehrte Richtung eingeschlagen. Die Anleihen wurden von Anfang an auf eine bestimmte Zeitdauer abgeschlossen. Früher wurde ein Anleihen im gesamten auf einen Tag fällig. Dann, in der Mitte der Siebzigerjahre, als die Centralbahn das grosse Pariser Anleihen abschloss, erklärten die Pariser: wir verlangen aber die Mitgabe und Eingehung eines Amortisationsplanes. Das ist von der Centralbahn acceptiert worden. Die Titel werden während der Anleihezeit successive eingelöst, eine Anordnung, welche die Finanzverwaltung der Bahnen ungemein erleichtert

und dem Gläubiger auch eine bessere Garantie bietet. Dieses System der successiven Amortisierung der Anleihen ist von der Centralbahn auf alle künftigen Anleihen angewendet worden und es besteht heute bei allen Anleihen aller fünf Hauptbahnen. Es wird also amortisiert und wie? Jeweilen auf Verfall werden die Titel eingelöst; aber im gleichen Momente wird in gleich hohem Betrage ein neues Anleihen aufgenommen oder besser gesagt, es wird ein neues Anleihen in einem noch höhern Betrage aufgenommen, und es bedeutet daher die Amortisation der fünf Hauptbahnen nicht eine Schuldentilgung, sondern eine Schuldenvermehrung. Ich will Ihnen das zahlenmässig nachweisen. Vergleicht man die festen Anleihen der fünf Hauptbahnen im Jahre 1885 mit denen im Jahre 1895, so ergibt sich eine Zunahme bei der J. S. um 14 Millionen, — ich nenne nur runde Zahlen — bei der N. O. B. um 12 Millionen, bei der S.C.B. um 12 Millionen, bei den V. S. B. um annähernd 3 Millionen, bei der G. B. um 24 Millionen. Mit andern Worten: in diesen zehn Jahren hat sich die Anleiheenschuld der fünf Hauptbahnen um 66 Millionen vermehrt. Auf Ende 1895 betragen die Anleihen der fünf Hauptbahnen 621 Millionen; auf Ende 1903 wird sich, wenn nicht normale Verhältnisse eintreten, bei dieser Finanzverwaltung die Anleiheensumme bis auf 677 Millionen vermehren. Als ganz sichere Thatsache darf angenommen werden, dass, wenn diese Finanzpolitik der Privatbahngesellschaften fort dauert, sie bis zum Ablauf der Konzessionen eine Schuldenlast von weit mehr als 700 Millionen haben werden. Dazu kommen noch die schwebenden Schulden, die auf Ende 1895 51 Millionen ausmachen. Die Tendenz der Privatgesellschaften geht nicht dahin, ihre Anleiheenschulden zu tilgen, sondern jeweilen zu konversieren und bei den Konversionen noch zu erhöhen. Diese Konversionen sind ein überaus beliebtes Geschäft. Das sind die Finanzkonsortien im Innern der Gesellschaft oder auch in Verbindung mit andern Gesellschaften, welche die Konversion besorgen. Es giebt da nicht nur zu konversieren, sondern auch zu lukrieren. Diese Finanzkonsortien haben die Leitung der Finanzpolitik unserer Hauptbahnen in den Händen und sie werden sie in den Händen behalten; solange sie ein Interesse haben, diese Politik zu befolgen, so lange werden sie nicht einer gegenteiligen folgen.

Einen ganz speciellen Beweis, wie hier verwaltet wird, giebt uns eine Thatsache bei der Nordostbahn. Im Geschäftsbericht der Nordostbahn für 1895 ist folgende Thatsache registriert: Die Nordostbahn hatte Reserven zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnungen angelegt. Diese Reserven wurden unter der frühern Verwaltung geöfnet, und es wurden diesem Fonds auch Beträge für ausserordentliche Anforderungen entnommen. Im Jahre 1895 nun hat die Nordostbahn eine Summe von 604,000 Fr. aus der Reserve entnommen und in die Betriebsrechnung eingestellt, mit andern Worten als Dividende für die Aktionäre verwendet. Das war der schliessliche Effekt. Ich will erklären, dass meines Wissens die Direktion damit nicht einverstanden war und der Verwaltungsrat wenigstens zum grossen Teil nicht. Man wollte auf dieser Seite die Reserve intakt erhalten und eher mehren als mindern. Aber eine andere, mächtigere Hand fällt die Entscheidung.

So verhalten sich die Eisenbahngesellschaften in Bezug auf die Amortisation, von denen wir nun die

gute Meinung haben sollen, dass sie — weil der Bundesrat sie ersucht, sie möchten doch die Schulden tilgen und die Reinerträge für die Dauer von mehreren Jahrzehnten auf ein bescheidenes Mass beschränken — uns ohne weiteres willfahren!

Wenn ich von dieser Finanzpolitik der Eisenbahnen spreche, so ist ja anzuerkennen, dass diese dafür nicht einmal einen Vorwurf verdienen. Das ist kaufmännisch genommen richtig verwaltet. Die Aktionäre von heute haben gar kein Interesse, sich jetzt zu gunsten der Aktionäre späterer Jahre zu schädigen, um so weniger, als ja heute im Aktienbesitz ein rascher Wandel stattfindet. Und wenn dann die Aktiengesellschaften nach fortgeschrittener Amortisation Dividenden von 8 und 10 und mehr Prozent verteilen würden, so würden die Begehrlichkeiten auf allen Seiten in einem Masse wachsen, dass die Verwaltungen Mühe hätten, sich durchzu helfen. Es würde natürlich die Tarifreduktion begehrt werden, es würde in den Kantonen und Gemeinden die Besteuerung der Eisenbahngesellschaften angestrebt, kurzum es würde eine Summe von Anforderungen gestellt werden, sodass die Aktionäre bei der Erhöhung der Dividende auf die Dauer keinen Vorteil hätten. Ich sage daher: wenn die Privatgesellschaften bei dem System verbleiben, das sie heute haben, so wirtschaften sie kaufmännisch durchaus rationell.

Nun komme ich auf einen Hauptpunkt. Herr Python will die Eisenbahngesellschaften verhalten, auch das Aktienkapital zu amortisieren. Wie er sich das denkt, ist mir freilich nicht verständlich. Denn neben den Schulden auch das Aktienkapital amortisieren, käme der Auflösung der Aktiengesellschaften gleich.

Ich nehme an, Herr Python meint, es seien die Anleihen zu amortisieren. Wenn es wirklich gelänge, die Bahnen zur Amortisierung der festen Anleihen zu verhalten — welches wäre dann der Effekt? Dass im gleichen Masse die Aktien steigen würden. Aber den Effekt hätte es nicht, dass dann der Bund am Ende der Konzessionszeit die Bahnen unentgeltlich in die Hand bekäme. Da laboriert der Antrag des Herrn Python an einem ganz unfassbaren Fehler. Er wird sich doch erinnern, dass in allen Konzessionen die Bestimmung steht, dass wenn der Bund am Ende der Konzessionsdauer die Bahnen erwerben will, er einen bestimmten Preis dafür zu zahlen hat? Und die Konzessionen enthalten die Normen für die Feststellung des Preises. In den Konzessionen der J. S. steht z. B., dass auf diese Zeit der Bund den 17 $\frac{1}{2}$ -fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages zu zahlen habe; in andern Konzessionen ist der 20 $\frac{1}{2}$ -fache Betrag vorgesehen und bei der Gotthardbahn heisst es meines Wissens, es habe der Bund dannzumal denjenigen Wert zu zahlen, den der Bar der Gotthardbahn und die Beschaffung des Rollmaterials dannzumal kosten würde. Ganz unzweifelhaft ist, dass die Preisbestimmung auf diesen Termin den Effekt hätte, dass wir dannzumal höhere Summen aufzuwenden hätten als heute. Denn der 17 $\frac{1}{2}$ -fache Reinertrag von 1957 würde bei der fortschreitenden Zunahme des Verkehrs, der fortschreitenden Zunahme des Reinertrages eine viel höhere Summe ausmachen als heute, wenn wir den 25fachen Reinertrag zahlen müssen.

Dies also wäre der Effekt: die Aktien würden von der Belastung mit Anleiheenschulden liberiert,

aber der zurückerwerbende Bund wäre nicht in besserer Lage, als wenn die Amortisation gar nicht stattfände.

Nun weiss ich zwar nicht, wie Herr Python sich diese Sache denkt. Ich war sehr gespannt auf seine Ausführungen hierüber, allein ich vermisse in seinem Votum absolut jede Andeutung und Erklärung. Es ist mir auch seltsam vorgekommen, dass Herr Python in diesem wichtigen Punkte schon zum zweiten Mal seinen Antrag geändert hat. In dem Antrag, der am 12. Oktober ausgeteilt wurde, steht: «Der Bundesrat wird eingeladen, unverzüglich mit den fünf grossen Eisenbahngesellschaften Unterhandlungen zum Zwecke einer Verständigung über die vollständige Amortisation ihres Obligationen- und Aktienkapitals anzubahnen, welche Amortisation bis zum Ablauf der Konzessionen vollständig durchgeführt sein soll.» Auf diesem Boden würde also das eintreten, was ich soeben sage: eine Amortisation zu gunsten der Aktionäre, aber nicht eine Amortisation, durch welche der Bund als Zurückerwerber in eine vorteilhaftere Stellung gebracht würde. Am gleichen Tage kam eine sog. «berichtigte» Ausgabe des Antrages. Da findet sich eine wesentliche Aenderung. Es sind danach Unterhandlungen mit den Bahngesellschaften «über die vollständige Amortisation ihres Obligationen- und Aktienkapitals anzubahnen, welche Amortisation zu gunsten des Bundes bis zum Ablauf der Konzessionen durchgeführt sein soll». Und heute, bei der Eröffnung seines Votums, hat Herr Python erklärt, in diesem Punkte mache er wieder eine Aenderung — ich habe nicht verstanden, worin diese Aenderung besteht, aber seltsam ist mir doch, dass in einer so wichtigen Frage, wie derjenigen, ob die Amortisation zu gunsten der Aktionäre oder zu gunsten des Bundes stattfinden soll, Herr Python innert 24 Stunden zweimal seine Meinung ändert. Das zeugt nicht von reifem Nachdenken und ernster Behandlung der Dinge.

Nun frage ich Sie: glaubt jemand, dass die Eisenbahngesellschaften dazu zu bringen wären, die Amortisation ihrer Schulden innert 60 Jahren durchzuführen und dabei auf das konzessionsgemässe Recht zu verzichten, dass sie dazumal vom Bund den Gegenwert der Bahnen erhalten — glaubt jemand, dass die Bahngesellschaften zu einem solchen Entschluss zu bringen wären? Man braucht die Frage nur zu stellen und die Antwort ist, glaube ich, gegeben.

Und nun gar die Frist, welche hiefür eingeräumt werden will. Herr Python will die Verträge bis zum ersten Dezember abschliessen lassen, bis zum Zusammentritt der Bundesversammlung. Es sind also sechs Wochen Zeit zur Verfügung. In dieser Frist soll es möglich sein, mit den fünf Hauptbahnen und den hinter ihnen stehenden Finanzkonsortien im In- und Ausland soweit zu kommen, dass sie diesen Verzicht aussprechen! Und es soll natürlich auch möglich sein, inzwischen die Generalversammlungen einzuberufen und zur Beschlussfassung zu veranlassen, und es soll ferner möglich sein, Italien und Deutschland mit Bezug auf ihre Gotthardsubventionen ebenfalls zum Abschluss von neuen Staatsverträgen zu bewegen! Das sind doch Vorschläge, die nicht auf die geringste Beachtung Anspruch haben. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass Unterhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften nicht so rasch gehen. Seit 1888 sind wir daran, die Eisenbahngesellschaften zu veranlassen, ihre Konzessionen zusammenzu-

legen — an und für sich ja keine grosse Frage — es ist uns aber bis zur Stunde nicht gelungen. Und wir haben die Verhandlungen über die Bemessung der Erneuerungsfonds auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1896 begonnen, — wir sind heute in lebhaftem Streit mit den Eisenbahngesellschaften über die Grösse dieser Erneuerungsfonds. Auch sonst haben wir die Erfahrung gemacht, dass es mit Kundgebungen über Verpflichtungen, die ihrerseits übernommen werden oder mit der Realisierung von übernommenen Pflichten überhaupt nicht immer sehr rasch geht. Ich darf den Vertreter von Freiburg daran erinnern, dass mit den Simplonkantonen vor Monaten ein Vertrag darüber abgeschlossen worden ist, ob sie die von den Regierungen versprochenen Subventionen wirklich leisten wollen. Die Regierungen haben sich, diejenige von Freiburg inbegriffen, vorbehalten, die Sache durch den Grossen Rat erledigen zu lassen. Wir haben wiederholt Anstrengungen gemacht, die Erklärung der Regierung von Freiburg zu bekommen und die J. S. hat sich wiederholt dafür verwendet, aber wir sind bis zur Stunde ohne Antwort.

Nun steht noch in dem Antrag des Herrn Python die Klausel, es solle der Vertrag nur bedingt abgeschlossen werden, für den Fall, dass das Rückkaufgesetz vom Volke verworfen werde. Sie werden doch den Bundesrat nicht in die Lage versetzen wollen, über solche bedeutende Summen Verträge abzuschliessen mit dem Vorbehalt, dass die Inkraftsetzung der Verträge von der Erfüllung einer ganz andern äussern Thatsache abhängt, und Sie werden nicht die Meinung haben, dass die Bahnverwaltungen sich dazu hergeben, unter einer solchen Bedingung überhaupt in Unterhandlungen zu treten. Sie würden uns natürlich mit der richtigen Antwort begegnen: Warten Sie doch ab, bis die Entscheidung über das Rückkaufgesetz gefallen ist; wenn es dann verworfen ist, dann sind wir wieder da, um Sie zu hören. Ich schliesse aus diesen Gesichtspunkten, die des Unmöglichen, des Unernsthaften und Burlesken so viel an sich tragen, dass Herr Python den Willen hat, der Landesregierung mit einem sehr reduzierten Mass von Achtung zu begegnen.

So steht es mit dem Amortisationsplan des Herrn Python. Ich kann es aber dabei noch nicht bewenden sein lassen, sondern muss, da Herr Python im Vorübergehen unsere Amortisationsvorschläge einer Kritik unterworfen hat, diese letztere auch noch etwas beleuchten, um so mehr, als, ich darf wohl sagen geflissentlich, in den letzten Tagen in den öffentlichen Blättern ganz unrichtige Darstellungen gegeben worden sind. Der Amortisationsgedanke ist eben von so durchschlagendem Werte, dass, wer das Rückkaufgesetz unmöglich machen will, hier einsetzen muss. Und wenn es gelingt, den Amortisationsgedanken zu entstellen, dann allerdings ist ein wichtiges Argument für den Rückkauf dahingefallen.

Wie steht es nun mit unsern Amortisationen? Wir wollen den festen Bestand der fünf Hauptbahnen amortisieren, nicht aber den Wert des Betriebsmaterials, die Materialvorräte und das Betriebskapital. Denn das Betriebskapital und die Materialvorräte, welche sich nach unserer Aufstellung in der Botschaft auf 29½ Millionen beziffern, müssen immer da sein und werden fortwährend ergänzt, je nachdem sie in Abgang gekommen sind. Das Betriebsmaterial, das Rollmaterial und die Gerätschaften

wollen wir nicht amortisieren, weil die umliegenden Staaten, welche amortisieren, sich in den Konzessionen an die Bahngesellschaften ebenfalls verpflichtet haben, das Rollmaterial zum vollen Wert zu bezahlen. Wir wollen uns also in dieser Beziehung mit den umliegenden Staaten, speciell mit Frankreich gleichstellen, wo die unentgeltliche Uebergabe der Bahnnetze an den Staat im Jahre 1957 gesetzlich geordnet ist. Nun haben wir noch eine weitere Reduktion vorgenommen. Die nicht zu amortisierende Summe macht 128 Millionen aus. Zu amortisieren ist dagegen eine Summe von 893 Millionen. Wir haben uns die Amortisation so gedacht, dass es möglich sein werde, die aufzunehmenden Anleihen zu 3½ Proz. zu kontrahieren. Unsere Sachverständigen sind der Meinung, es unterliege keinem Zweifel, dass diese Anleiheoperation gelingen werde; ja sie haben die Meinung, dass auch noch ein tieferer Zinsfuß angängig wäre. Aber wir sind zu dem höhern Zinsfuß von 3½ Proz. wesentlich aus einem andern Grund, der zu der Amortisation und der Bahnfinanzierung keinen Bezug hat, gekommen. Wir sagen uns nämlich: wenn es gelingen würde, eine Finanzoperation von 800—900 Millionen zu einem Zinsfuß von 3½ % zu vollziehen, so würde diese 3½ prozentige Verzinsung auch für andere Kapitalien für eine lange Zeit Norm bleiben. Mit andern Worten: der Zinsfuß im Lande wird stabilisiert werden, und dass dies volkswirtschaftlich wünschbar und anzustreben ist, darüber kann wohl keine abweichende Meinung bestehen. Also eine 3½ prozentige Verzinsung! Der Amortisationsplan, der vorläufig entworfen ist und später der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden muss, basiert auf der Feststellung einer Amortisationsquote von ziemlich genau ½ Proz. Das macht, 3½ Proz. Verzinsung und ½ Proz. Amortisation, 4 Proz. Wenn wir aus dem Bundesbahnnetz einen Reinertrag von 4 Proz. herausbringen, so wird diese Verpflichtung in vollem Masse erfüllt. Die Amortisationsquote, die für den Beginn ausgerechnet worden ist, beträgt 4½ Millionen Fr. Es fragt sich nun: werden wir diese 4 Proz. wirklich als gesichert ansehen können? Wir sagen, ja. Unsere Berechnungen sind diesfalls sehr einlässlich gehalten. Sie haben in der Botschaft und den zudienenden Tabellen nur die Schlussresultate dieser Untersuchungen; aber ich kann Sie versichern, diese sind sehr einlässlich gehalten und wiederholt revidiert worden, und sie haben in ihrem Schlussbestand die einmütige Zustimmung unserer Experten erhalten, mit der weiteren Erklärung derselben, dass die Bemessung der Reinerträge sehr mässig gehalten sei.

Ich will unterlassen, auf diese Kalkulationen noch weiter einzugehen. Es hat ja darüber auch schon der Herr Kommissionspräsident in einem frühern Stadium eingehend Mitteilungen gemacht. Es genügt mir, festzustellen, dass die Bemessung der Reinerträge von dem Zeitpunkt an, da wir die Bahnen konzessionsgemäss in Besitz nehmen werden, volle Garantie für die Erreichung einer genügenden Rendite bietet. Nun ist in den letzten Tagen in einer Zeitung die Berechnung des Reinertrages in unserer Botschaft in einigen Punkten bemängelt worden und es hat, glaube ich, auch Herr Python mit diesem Zeitungsblatt in der Hand uns einige Mitteilungen gemacht. Ich halte es für meine Pflicht, darauf zu antworten. Wer Belehrung annehmen will, mag es

thun, und der andere mag es bleiben lassen. Es ist gesagt worden, es sei in Zweifel zu ziehen, ob die Staatsbahnverwaltung auch Erneuerungsfonds anlegen und die bedeutenden Dotationen, die den Privatgesellschaften vorgeschrieben sind, ebenfalls auf sich nehmen werde. Wir haben darauf zu antworten: Jawohl, der Erneuerungsfonds wird dotiert und zwar in dem Masse, als das Gesetz von 1896 es fordert. So ist unsere Betriebsrechnung gestellt. Ferner ist gefragt worden, ob denn auch die Einlagen in die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen schon in Berechnung gezogen worden seien. Ich sage: ja, die sind nach betriebstechnischen Grundsätzen in vollem Masse berechnet. Auch diese Ausgaben figurieren in unserer Betriebsrechnung. Man hat ferner erklärt, es sei in unserer Betriebsrechnung für Abschreibung untergehender Objekte nur eine Summe von Fr. 1,136,000 vorgesehen, während die Summe gerade das Zehnfache betragen sollte, und man hat sagen wollen, es sei wahrscheinlich ein Versehen, es hätte 10,360,000 Fr. heissen sollen, man habe sich also um neun Millionen getäuscht. Das ist wiederum nicht wahr. Darüber ist nämlich folgendes zu sagen: es ist die Berechnung gemacht worden, welche Um- und Ergänzungsbauten beim Staatsbetrieb nötig sein werden. Bei den bestehenden Gesellschaften wird mit Rücksicht auf die bestehende Gesetzgebung diesfalls in folgender Weise verfahren: Wenn ein Gebäude teilweise umgebaut werden muss, so wird der Teil, der zum Abbruch kommt, auf den Konto «zu amortisierende Verwendungen» gesetzt. Der fortbestehende Teil des Gebäudes bleibt auf Baukonto und der neue Teil desselben geht auf Baukonto. So werden wir's halten bei der Staatsbahnverwaltung. Das ist die natürliche und durchaus korrekte Behandlung des Geschäftes. Nun ist es richtig, dass infolge davon alljährlich ein Teil, d. h. derjenige, der als nicht mehr bestehend in Weggang gekommen ist, gewertet und der Wert als Ausgabe in die Betriebsrechnung gestellt wird. Wir haben nun auf viele Jahre zurück nach Massgabe der Jahresrechnungen der Bahngesellschaften Berechnungen gemacht und es ergibt sich daraus, dass die durchschnittliche jährliche Betriebsbelastung die Summe von Fr. 1,136,000 ausmacht. Der übrige Wert wird auf Baukonto gestellt. So lässt sich denn auch in dieser Beziehung unsere Rechnung keineswegs bemängeln.

Endlich wurde gesagt, jetzt werden dann in Vollziehung des Gesetzes eine Menge von Angestellten und Arbeitern unter die Klasse der ständigen Angestellten eingereiht und für diese müssen die Hilfskassen wieder aus der Betriebskasse dotiert werden, diese Leistungen seien in der Betriebsrechnung nicht vorgesehen. Nein, das ist nicht vorgesehen und es war auch nicht nötig, das vorzusehen. Es wird allerdings, wie jetzt die Centralbahn und die Nordostbahn nach dem Streik es in Ausführung bringen, nach und nach die Klasse der ständigen Arbeiter, die berechtigt sind zur Teilnahme an den Hilfs-, Pensions- und Krankenkassen, vermehrt, es werden neue Gruppen dieser Arbeiter unter die ständigen Arbeiter eingestellt, aber diese Einstellung erfolgt successive, und es ist daher gar nicht vorauszu- sehen, dass durch diesen Wandel eine plötzliche Alterierung der Betriebsrechnung veranlasst werden könnte.

Nun habe ich noch in Bezug auf die Feststellung

der Reinerträge zu bemerken, dass wir begreiflicher-weise die Reinerträge auf Grund der Gesellschaftsrechnungen nur bis zum Jahre 1895 fortführen konnten. Für die Jahre 1896 bis 1902 mussten Wahrscheinlichkeitsrechnungen gemacht werden. Diese sind aber auf sehr positive Faktoren gestützt und sie sind überaus mässig gehalten. Es ist jeweilen eine Vermehrung dieser Reinerträge um 1 Proz. bis  $1\frac{1}{4}$  Proz. vorgesehen. Die Tabelle, die darüber Aufschluss giebt, finden Sie in der Beilage X. Da sind für alle Jahre, die in Betracht fallen, die Summen eingesetzt und zwar für jede Gesellschaft. Nun ist es aber eine unbestrittene Thatsache und von den Bahngesellschaften als feststehend angenommen, dass die Verkehrszunahme jährlich um die 3 Proz., ja noch mehr beträgt. Haben wir eine Majoration von 1 Proz. vorgesehen, und dem gegenüber steht eine Zunahme um 3 Proz., so haben wir uns bei der Berechnung der Majoration sehr mässig gehalten. Ich kann diesfalls darauf verweisen, dass die Centralbahn für das Jahr 1896 eine Verkehrszunahme nicht bloss von 3 Proz., sondern von 3,94 Proz., also annähernd 4 Proz. verzeichnet hat, und doch hat die Centralbahn gerade im Jahr 1896 infolge der Einführung der reduzierten Retourtaxen im Personenverkehr eine Mindereinnahme von Fr. 22,000 gemacht gegenüber dem Budget, welches die Einbusse auf Fr. 300,000 berechnet hatte. Die Zunahme des Verkehrs im Gütertransport betrug bei der Centralbahn im Jahr 1896 7,14 Proz. Das beweist, dass die Verkehrszunahme nicht nur eine stetige, sondern auch eine progressive ist. Wenn wir uns mit einer Verkehrszunahme von 1 Proz. beschieden haben, so sind wir also unter der Linie geblieben. Uebrigens ist ja bekannt, dass die Dividende der fünf Hauptbahnen in den letzten Jahren sehr beträchtlich über die 4 Proz., deren wir bedürfen, hinausgieng. Die Nordostbahn zahlte 1896 6 Proz., die Gotthardbahn 6,8 Proz., die Centralbahn 7 Proz., die Vereinigten Schweizerbahnen und die Jura-Simplonbahn bezahlten  $4\frac{1}{2}$  bis  $4\frac{3}{4}$  Proz. Wir dürfen also als gegeben und sicher annehmen, dass die Reinerträge des Bundesbahnnetzes 4 Proz. übersteigen werden und dass die richtige Verzinsung und Amortisation nach unserm System durchführbar ist.

Sodann ist erklärt worden und Herr Python hat dieses Argument mit kräftigen Worten hervorgehoben, es sei eine grosse Missrechnung darin zu erblicken, dass die Botschaft bei einer 3 prozentigen Verzinsung nur einen Ueberschuss des Reinertrages über die Zinsen- und Amortisationsbeträge von Fr. 2,100,000 vorsehe. Zu gleicher Zeit, sagt man, sei in der Botschaft darauf hingewiesen, dass man zu einer Tarifreduktion schreiten werde und dass die Tarifreduktion einen Ausfall von  $4\frac{1}{2}$  Millionen ergeben werde. Wenn dem so sei, wenn diese Tarifreduktion dieses Resultat habe, so werde ja der Reinertrag der Staatsbahnen unter diesen 4 Proz. stehen. Das wäre richtig, aber anderes ist auch richtig: Es ist allerdings vorgesehen, in Bälde nach der Konstruktion des Staatsbahnnetzes auf eine Tarifreform einzugehen, aber eine Tarifreform vollzieht sich nicht von heute auf morgen. Die Reform der Gütertarife ist nach der Ansicht unserer Tarifbeamten eine Arbeit, die mindestens ein Jahr Zeit in Anspruch nimmt. Es soll allerdings sofort an die Studien über die Tarifreform gegangen werden, die Herabsetzung der Gütertarife soll aber nach unserer

Meinung zurückgelegt werden, bis alle Vorarbeiten zu Ende geführt sind. Und zunächst, meinen wir, haben wir es mit der Reduktion der Personentarife zu thun. Auch diese kann nicht sofort eintreten, weil eben auch die Durchrechnung erst noch gemacht werden muss. Es werden also z. B. auf die Mitte des Jahres die reduzierten Personentaxen zur Anwendung kommen und es werden in diesem Betriebsjahr dann nicht die vollen Summen, um welche sich sonst das Betriebsergebnis reduzieren würde, zur Verrechnung kommen, sondern nur die Hälfte. Im übrigen haben wir den bestimmten Nachweis, dass die unmittelbare Folge der Reduktion der Personentarife eine starke Vermehrung der Frequenz sein wird. Die Centralbahn hat darüber Erfahrungen gemacht. Ich habe vorhin darüber gesprochen und will nur noch einmal andeuten: im Jahr 1896 hat sie die Retourtaxen reduziert und es ist berechnet worden, dass das einen Ausfall von Fr. 300,000 zur Folge haben werde. Der Jahresbericht der Centralbahnverwaltung für 1896 giebt dem Erstaunen darüber Ausdruck, dass dieser Ausfall nicht eingetreten sei, sondern nur ein solcher von Fr. 22,000. Also im gleichen Betriebsjahr, da die reduzierten Tarife zur Anwendung kamen, wurde der Ausfall durch vermehrte Frequenz annähernd wieder gutgemacht, und es besteht kein Zweifel, dass die Centralbahn im Jahre 1897 im Personenverkehr wieder grosse Ueberschüsse zu verzeichnen haben wird. Wenn wir an die Einführung niedriger Tarife für den Personenverkehr gehen, so dürfen wir dies somit ohne die Besorgnis thun, dass die Gesamtreinerträge in namhafter Weise alteriert werden.

Nun hat man noch gesagt — und Herr Python ist heutewieder darauf zurückgekommen — die Staatsbahnverwaltung werde auch in die Lage kommen, Bauten vorzunehmen, deren Wert auf Baukonto gestellt wird, es sei also ein fortwährendes Wachstum des Baukontos in Sicht. Das ist richtig; aber etwas stark war dann allerdings die Berechnung des Herrn Python, und ich weiss nicht, woher die Zahlen genommen sind, wenn er sagt, es werden diese Ergänzungsbauten in 60 Jahren wieder eine Milliarde machen, sodass zwei Milliarden zu amortisieren seien. Das ist etwas weit hergeholt. Die Sache verhält sich so: Wir werden das Staatsbahnnetz «in vollkommen befriedigendem Zustande» acquirieren, d. h. die grossen Bauten, die jetzt im Werden begriffen sind und die als unzugänglich notwendig erklärt wurden — die grossen Bahnhofbauten, die Anlage der zweiten Geleise, die Zufahrtslinien zum Gotthard — das alles wird fertig gebaut sein; es wird, mit andern Worten, ein perfekter Zustand anzutreffen sein, wenn der Bund die Bahnen übernimmt. Da ist es doch höchst unwahrscheinlich, dass die Bundesbahnverwaltung schon im ersten Jahr und in den nächsten Jahren zu grossen Ausgaben schreiten werde. Das ist nicht nötig. Man wird erst dann zu grössern Ausgaben schreiten, wenn die Verkehrszunahme es erfordert; aber wenn wir dann diese Ausgaben machen, so werden wir in dem vermehrten Verkehr das Aequivalent und mehr als nur das Aequivalent dafür haben. Wie wird man es da halten? Man wird die Verwendungen für Neu- und Ergänzungsbauten und für Umbauten auf Baukonto stellen und vom nämlichen Jahre an die gleiche Amortisation eintreten lassen, welche wir jetzt, am Anfang, für die Tilgung der Rückkaufsentschädi-

gungen vorsehen. Es wird also von dort an innert 60 Jahren auch die neue Baukontorechnung zur Amortisation gelangen.

Das ist unser System, das sind unsere Gesichtspunkte. Ich kann nur sagen: diejenigen, die bis jetzt sich die Mühe gegeben haben, die Amortisationsvorschläge etwas gründlicher zu untersuchen, sind meines Wissens einig darin, dass diese Vorschläge auf reellen Grundlagen beruhen. Der Bundesrat hat die feste Ueberzeugung, dass sie durchführbar sind und den Zweck erreichbar machen, die Eisenbahnen bis zum Ablauf der Konzessionen, also innert 60 Jahren, grösstenteils von ihren Schulden frei zu machen. Das ist der Vorschlag, den Sie bei der Gesetzesberatung adoptiert haben, und heute werden Sie vor die Wahl gestellt: wollen Sie diese Vorschläge noch einmal billigen oder wollen Sie sich mit den neuen Anträgen des Herrn Python befreunden?

Ich muss es Ihnen überlassen, Ihre Erwägungen zu machen und darauf den Entscheid zu fällen. Ich meine nur, wir sollten auf dem ernstesten Boden uns fortbewegen, denn die Sache ist eine sehr ernste, und wir sollen uns nicht verleiten lassen, Fährten einzuschlagen, die nicht nur die Rückkaufsvorlage hindern, sondern uns in ihrem Effekte in die Lage versetzen würden, uns hier mit Phantasiegebilden zu behelfen.

Ich beantrage Ihnen die Ablehnung des Antrages Python. (Beifall.)

**Präsident:** Da der Rat noch verschiedene Geschäfte erledigen soll, so erlaube ich mir, diejenigen Herren, die in der Sache noch reden wollen, zu ersuchen, die möchten sich möglicher Kürze befleissen.

**M. Python:** M. le conseiller fédéral Zemp a commencé par me donner une leçon. Il me semble qu'il lui appartenait de discuter le contenu du postulat et non la personne qui l'a présenté ou ses intentions. Pour mon compte, je n'ai pas l'habitude de suspecter les intentions d'autrui, il m'est même souvent arrivé de les défendre lorsqu'elles étaient attaquées devant moi dans le cercle de mes amis. Quant à ma manière de discuter à laquelle on reproche le manque de sérieux, je répondrai que je suis très surpris de cette observation. Les uns mettent le sérieux dans le fond, les autres dans la forme seulement. Je crois n'avoir négligé aucun effort pour me mettre au courant de la question du rachat. Le travail a été assez difficile, d'autant plus que j'ai été livré à mes seules ressources, sans avoir l'outillage dont dispose le conseil fédéral. Je n'accepte donc de reproche de qui que ce soit. On dit que j'ai toujours été un ennemi de l'amortissement. C'est une erreur. J'ai dit dans la première séance de la commission que s'il y avait un motif qui, à mes yeux, militait en faveur du rachat, c'était l'amortissement. Je ne me contredis pas, ni ici, ni ailleurs. Je suis conséquent dans mes opinions. On a essayé de me représenter ici comme le porte-voix des actionnaires. Je ne le suis pas, mais je représente mon canton, qui, cela est vrai,

a 10,000 actions depuis le commencement des chemins de fer dont il est en possession et perdrait plus d'un million, si les chiffres indiqués dans le message étaient définitivement adoptés. Personne ne peut me contester le droit et le devoir de tâcher de faire triompher ce que je crois être juste et d'utiliser toutes les chances disponibles. Je n'ai jamais non plus joué à la bourse et je me suis toujours tenu éloigné de la spéculation. Dans toute cette affaire je suis demeuré sur le terrain pur du droit, j'ai toujours dit: laissez le tribunal fédéral prononcer selon sa conscience. Par conséquent, je représente le droit, la justice et non pas la finance et les actionnaires. Je suis le mandataire de mon canton qui m'a envoyé ici pour défendre ses intérêts. Il y a quelques années, l'honorable représentant du conseil fédéral qui envisage mon attitude comme dépourvue de patriotisme, parce que je combats son projet, était lui-même adversaire de l'idée de rachat, tandis que j'en étais partisan. Est-ce qu'à ce moment l'on eût pu lui dire avec raison qu'il était l'ennemi de son pays? Non, et je repousse avec un aussi bon droit en ce moment l'accusation de ceux qui prétendent voir des ennemis de la Confédération et de son développement dans la personne de ceux qui travaillent contre la réalisation du projet de rachat tel qu'il a été établi.

Dans la discussion je n'ai jamais cherché à blesser aucun de mes collègues, et si je m'étais permis une infraction au règlement, il y a quelqu'un dans cette salle qui est chargé de faire la police, qui m'eût rappelé à l'ordre; c'est M. le président du conseil des états qui a cette mission et nul autre. Ces observations faites, j'ai hâte de quitter ce terrain personnel et de revenir à la question en elle-même.

En somme, quel reproche faites-vous à mon postulat? Vous vous contentez de dire qu'il est irréalisable. Si cela est ainsi, vous avez un excellent moyen de l'anéantir, acceptez-le, ouvrez les pourparlers et s'ils ne sont pas couronnés de succès, vous pourrez me dire: M. Python, vous vous êtes trompé. (Rires.) Je n'ai pas présenté ce postulat à la légère, sans avoir pris au préalable des renseignements au bon endroit. En déposant mon postulat, j'avais la conviction qu'une tentative de ce genre aurait grande chance de succès. Mais comment arrivera-t-on à un résultat? M. le président du département des chemins de fer a voulu jeter le ridicule sur l'idée à la base de mon postulat. Il a prétendu qu'en vertu des concessions l'amortissement ne se ferait qu'au profit des concessionnaires. Dans ma pensée il faudra changer les concessions sur quelques points, cela va sans dire. Et c'est pour cela que je disais qu'il fallait procéder par voie d'arrangement. En effet, on ne peut modifier les concessions au moyen d'une loi. En échange des sacrifices qu'accepteraient les compagnies, il faudrait leur faire des concessions sur certains points. De cette manière on arrivera à diminuer le capital-actions et obligations. On objecte: les actions disparaîtront au fur et à mesure de l'extinction du capital, ce qui est impossible en regard de la loi et de l'organisation d'une société. Cette objection, je l'ai prévue, mais il y a plusieurs manières de préparer l'amortissement d'un capital. On peut, par exemple, constituer un fonds qui servira à amortir complètement le capital-actions, quand le moment sera venu.



Mon postulat n'est pas aussi ridicule qu'on a bien voulu l'affirmer. On se prévaut aussi de la rectification apportée au texte de mon postulat. On avait omis les mots essentiels «au profit de la Confédération». N'ayant pas revu les épreuves, je me suis aperçu de cette lacune lorsque le postulat est sorti de presse.

Après cela, on proclame que les compagnies ne consentiront jamais à accepter les tractations que je préconise et pour soutenir cette opinion, on se prévaut des difficultés qui ont surgi en 1883 et depuis lors.

Je ne faisais pas partie des chambres en 1883, mais si je suis bien informé, les compagnies refusaient de déduire les pertes de cours du capital de construction. Cette question ne peut pas être définitivement tranchée par nous, c'est au juge à le faire. Vous verrez si la perte de cours qui est à déduire sur le terrain de la comptabilité, pourra l'être quand l'on discutera le rachat non pas ici, mais devant ces hommes neutres qui s'appellent les juges, qui auront à rechercher quelle était la volonté des intéressés au moment où les concessions ont été accordées. Vous verrez que la question n'est pas aussi simple qu'on le dit, d'autant plus que toutes les concessions jusqu'en 1883 avaient été interprétées autrement. Je comprends que les compagnies avaient fait valoir leurs droits.

J'en viens à la compagnie du Nord-Est, qui par sa direction consentait à amortir frs. 650,000. Un gros actionnaire s'y est opposé et a préféré répartir la somme aux actions. A-t-il usé de son droit? Si oui, il n'y a rien à dire, si non, vous deviez intervenir. Vous n'avez pas le droit de vous prévaloir d'un fait qui s'est passé régulièrement. Mais les faits invoqués ne sont pas concluants. Les compagnies sont aujourd'hui en présence du rachat, ce qui est tout autre chose. Si vous aviez voulu discuter avec elles, vous auriez pu vous entendre, mais vous ne le voulez pas, vous avez un parti pris, vous êtes persuadés d'avance que l'entente ne peut se faire, que l'amortissement ne pourra avoir lieu que sur le terrain du rachat. C'est une opinion, je la respecte. J'ajoute cependant que l'amortissement tel que vous le prévoyez ne pourra pas se faire sur le terrain du rachat, j'ai montré que le retour gratuit des lignes à l'état dans les pays voisins était une légende et je n'ai pas été contredit.

Au point de vue des tarifs vous annoncez une réduction de 4 millions et ce n'est pas une amélioration considérable que vous introduisez, puisque vous vous contentez d'appliquer les tarifs qui existent déjà dans certaines compagnies. Vous empruntez au Central la tarification des billets d'aller et retour et pour les billets simple-course et les marchandises vous appliquez les chiffres du Nord-Est, de cette compagnie contre laquelle on crie à chaque instant. Lorsqu'il s'agit de réduction de tarifs; c'est elle qu'on prend comme modèle, vous voulez accorder à toute la Suisse les bienfaits dont M. Guyer-Zeller gratifie le réseau du Nord-Est pour les marchandises et les billets simple-course. Vous vous contentez donc de mettre tout le réseau de l'état au bénéfice de réductions qui existent déjà, cela fait une diminution de recettes de 4 millions et aujourd'hui, lorsque nous vous disons: Vos calculs sont faux, vous devez tenir compte de cette dimi-

nution, vous nous répondez que votre intention n'est pas d'opérer cette réduction tout de suite, que vous ne la ferez que successivement, c'est ce que M. le rapporteur de la commission m'a dit l'autre jour. Dans le message votre langage n'est pas le même, dans votre pensée ces réductions devaient être appliquées de suite. Vous raisonnez ainsi pour ne pas avouer la grosse erreur commise. Voilà le premier point!

J'en viens maintenant aux constructions futures; je vous demande si vous les avez comptées? Vous reconnaissez que non, mais vous dites que l'état des lignes sera si parfait qu'il n'y aura plus de constructions à faire dans l'avenir. D'un côté vous prévoyez un grand développement du trafic et de l'autre vous dites qu'il n'y aura pas de constructions futures à faire! Ne savez-vous pas que l'un ne va pas sans l'autre, qu'à tout développement de trafic doit correspondre une augmentation de matériel, un agrandissement des installations et des perfectionnements. Si, lorsque la Confédération sera maîtresse des chemins de fer, vous ne voulez plus construire, je me demande ce que deviendra le développement du trafic? Tout chemin de fer doit développer son capital de construction; savez-vous combien les compagnies ont dépensé dans ce but pendant les 10 dernières années? Frs. 140,321,127, soit une dépense annuelle moyenne de frs. 14,321,127. Et cependant on accuse les compagnies de ne rien faire. Comment ferez-vous à l'avenir? Cette dépense qui s'imposera n'a pas été prévue. Vous dites que vous amortirez successivement, je ne demande pas mieux, mais cette dépense annuelle de plus de 14 millions qu'ont fait les compagnies et que la Confédération sera également obligée de faire, où figure-t-elle dans vos comptes? Vous ne pourrez pas faire moins que les compagnies, or, multipliez 140 millions par 6 pour 60 ans, vous arrivez à 840 millions dont il n'est pas tenu compte!

Vous serez obligés de faire comme les compagnies, vous emprunterez chaque année, ce qui sera très regrettable pour le crédit de la Confédération. Il n'a pas non plus été répondu convenablement à cette objection.

Je vais plus loin. On a parlé des pensions et on a demandé comment ce compte se présentait. M. le chef du département a dit avec raison que les versements annuels pour les pensions seront prélevés sur le compte d'exploitation; mais dans le message vous dites qu'il y a 22,000 employés dont 10,000 seulement sont assurés. Vous trouvez avec raison qu'il faut assurer ceux qui ne le sont pas et la commission du conseil des états a fait insérer hier ou avant-hier une déclaration dans ce sens au protocole. Ce sera une nouvelle dépense de plus d'un million, puisqu'à l'heure qu'il est l'assurance de 10,000 ouvriers coûte annuellement plus de frs. 1,700,000; cette nouvelle dépense ne figure pas dans vos comptes de prévision.

En outre, vous voulez augmenter le traitement du personnel, vous dites: les employés supérieurs ont assez, mais il faut augmenter le salaire des petits ouvriers. En Belgique, il y a 40,000 employés de chemins de fer, si l'on augmentait leur traitement de 5 centimes par heure, en comptant la journée de travail à 10 heures, cela ferait une différence de plus de 7 millions et le boni des chemins de fer belges se changerait en déficit.

Il en est de même pour les tarifs. Si l'on opérât une réduction de 10 %, cela occasionnerait déjà un déficit. Vous voyez que vous n'êtes pas si sûrs que vous le dites de pouvoir amortir et quand je me permets d'indiquer une autre voie, je crois qu'il ne serait pas mauvais de la prendre ou tout au moins de l'essayer. Du reste je crois que l'amortissement d'un réseau d'état est beaucoup moins facile que celui de compagnies, parce qu'en cas de mauvaise année les actionnaires renoncent à leur dividende, tandis que lorsqu'il s'agit d'allocations qui rentrent dans le budget d'une administration, on n'y peut renoncer. Il est vrai que le conseil des états a prévu un fonds de réserve et il a eu raison. Mais si ce fonds ne peut jamais être constitué!

Je pourrais multiplier les considérations pour montrer que les comptes des annexes ne sont pas en rapport avec les prémisses posés dans le message, mais ce serait sans utilité. On nous dit: Sans doute, les comptes sont trop courts, mais après le rachat on prédit une augmentation de trafic considérable et par conséquent un accroissement proportionnel de recettes. C'est une erreur, toutes les statistiques de chemins de fer établissent le contraire, je citerai l'exemple du Grand-duché de Bade. En 1873 ses chemins de fer transportaient 10 millions de personnes, en 1895 ils en ont transporté 25,150,000, le trafic a donc plus que doublé. Croyez-vous que le taux des bénéfices ait suivi la même progression? En 1873 il était de 4,22, en 1895 il n'est plus que de 4 %. Il n'a donc pas augmenté, au contraire. L'éventualité sur laquelle vous comptez ne se présentera donc probablement pas; dans ces conditions, vous êtes loin d'être certains de pouvoir amortir et il me semble qu'il eût été bon d'accepter mon postulat. Vous ne voulez pas examiner la question, vous vous contentez de dire que la chose est impossible, que le temps manque. C'est pour cette raison que j'ai fixé le délai du mois de décembre; vous le trouvez trop court, mais si je ne l'avais pas fixé vous m'auriez dit: Vous n'êtes pas sérieux. C'est un trompe l'oeil que vous cherchez en vue de la votation populaire. Vous dites que les compagnies se refuseraient à adhérer à cette combinaison. Mon opinion est toute différente: Vous avez des préjugés. Essayez, vous verrez tout-de-suite s'il est impossible d'arriver à un arrangement et après un premier rapport aux chambres au mois de décembre, vous pourriez, si nécessaire, les reconvoquer au mois de janvier pour trancher définitivement la question. Vous croyez que le rachat est pour le bien du pays et vous ne voulez pas autre chose, je constate que vous ne pourrez pas amortir, comme vous l'avez annoncé solennellement.

On a dit que le canton de Fribourg n'avait pas répondu au conseil fédéral au sujet du règlement des droits de concession; j'ignore ces démarches du pouvoir fédéral. La compagnie a été en rapport avec le gouvernement de Fribourg à ce sujet. On lui a expliqué la cause du retard. On ne voulait pas assembler le grand conseil en session extraordinaire uniquement pour cet objet. On a convenu qu'il suffisait de liquider la question au mois de novembre. En tout cas il n'y a pas eu mauvaise volonté de notre part et si cela eût été nécessaire, la convocation du grand conseil aurait été faite immédiatement.

Il y a une seule objection sérieuse à faire à mon

postulat, c'est que nous avons peu de temps, mais j'espérais que nous pourrions arriver à un arrangement sur le terrain du rachat et je ne pouvais, par conséquent, pas faire ma proposition avant que la loi fût définitivement acceptée par les chambres. On nous dit: D'un côté vous avez la loi sur le rachat qui est définitive et de l'autre le postulat Python, choisissez entre ces deux alternatives. La question ne se pose pas en ces termes, c'est parce que la loi a été votée par les chambres que je voudrais que le peuple suisse puisse se prononcer entre les deux solutions, en connaissance de cause.

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Nach der bündigen Antwort, welche das Postulat Python von seiten des Herrn Departementsvorstehers erhalten hat, scheint mir die Sachlage so zu sein, dass ich eigentlich auf das Wort verzichteten könnte, und ich hätte das auch gethan, wenn nicht Herr Python eine Behauptung aufgestellt hätte, welche nicht unwiderlegt bleiben darf.

Herr Python hat ganz richtig herausgefunden, dass in den folgenden Kämpfen um die Verstaatlichung die Amortisationsfrage eine sehr grosse Rolle spielen wird. Man wird selbstverständlich dem Volke die Folgen vorführen, welche darin bestehen, dass gegen die Mitte des kommenden Jahrhunderts die Bahnen der meisten uns umgebenden Staaten gratis an den Staat übergehen, während die unsrigen mit einer Schuld von einer Milliarde oder darüber belastet sein werden. Herr Python sagt uns nun: das ist nicht wahr, diese Behauptung beruht auf ganz falschen Voraussetzungen; weder Frankreich, noch Baden, Württemberg, Bayern, Oesterreich, Italien amortisieren. Nun ist es aber eine bekannte Thatsache, dass im Jahre 1957 die französischen Bahnen gratis an den Staat übergehen mit Ausnahme des Rollmaterials. Herr Python sagt: freilich ist das wahr, aber der Staat ist mit grossen Ausgaben belastet in Wirklichkeit hat der französische Staat im Jahre 1894 infolge der seiner Zeit übernommenen Zinsengarantie eine Summe von 77 Millionen für die Hauptbahnen ausgeworfen und für die Sekundärbahnen eine solche von 13 Millionen. Allein dem gegenüber hat es der französische Staat auch verstanden, die Bahnen finanziell ganz gehörig in seinem Interesse zu verwenden; im gleichen Jahre 1894 sind an Transportsteuern von eben diesen Bahnen in den Staatssäckel 84 Millionen geflossen und überdies an Steuern eine Summe von 55 Millionen. Diese Einnahmen und Ausgaben figurieren nun auf dem regelmässigen Budget, und es ändert das gar nichts an der Thatsache, dass 1957 die französischen Bahnen gratis, mit Ausnahme des Rollmaterials, an den Staat übergehen werden.

Wie verhält es sich nun in Deutschland? Die Botschaft sagt darüber, nachdem sie vorher von den Amortisationen in Frankreich gesprochen hat, folgendes: «Anders gestaltete sich die Entwicklung in Deutschland, indem der Staatsbau und Staatsbetrieb entweder von Anfang an für die Hauptlinien eingeführt wurde, wie in den Nachbarstaaten Baden, Württemberg und Bayern, oder später an die Stelle des Privatbahnsystems trat, wie in Preussen. Auch bei dieser Entwicklung wurde auf die Tilgung der Eisenbahnschuld Bedacht genommen, um dem Staate

bis zu einem bestimmten Termin den freien Besitz seiner Bahnen zu sichern; beachtenswert ist namentlich die systematische Behandlung dieser Frage in Preussen.» Weil nun die Botschaft nichts weiter sagt, und keine Details über die Amortisation in Baden, Württemberg und Bayern bringt, so behauptet Herr Python einfach kurzweg: in Baden, Württemberg und Bayern besteht keine Amortisation.

Wie verhält es sich aber bezüglich dieser Amortisation in Preussen? Ueber die Verwendung der Ueberschüsse der Staatseisenbahnen verfügt das Gesetz vom 27. März 1882, dass dieselben bestimmt sind: 1) zur Verzinsung der jeweiligen Eisenbahnkapitalschuld; 2) zur Ausgleichung eines etwaigen Defizites im Staatshaushalt, das andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müsste, bis zur Höhe von 2,200,000 Mark; 3) zur Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld. Gemäss den alljährlich dem Landtage vorzulegenden Rechenschaftsberichten hat in den 10 Etatsjahren 1882/83 bis 1891/92 der rechnungsmässige Ueberschuss der Eisenbahnverwaltung 2408 Millionen Mark betragen, wovon verwendet worden sind zur Verzinsung der Eisenbahnschuld 1562 Millionen Mark und zur Ausgleichung eines Defizits im Staatshaushalt 6,600,000 Mark; vom verbleibenden Reinüberschuss wurden bestimmt 1) zur planmässigen Amortisation 40 Millionen Mark; 2) zur Deckung anderweitiger etatismässiger Staatsausgaben 395,5 Millionen Mark; 3) zur ausserordentlichen Tilgung von Staatsschulden 403,4 Millionen Mark. Der während dieser zehnjährigen Periode zu planmässigen und ausserordentlichen Amortisationszwecken aufgewendete Betrag macht somit im Jahresdurchschnitt rund 84 Millionen Mark aus, was bis zum Jahre 1950 in 58 Jahren ohne Berechnung von Zins und Zinseszins eine Summe von weitern 4872 Millionen ausmacht.

Bezüglich Oesterreich nun sagt Herr Python ganz keck, dort bestehe keine Amortisation. Das Verhältnis ist folgendes: Auch in Oesterreich waren die ersten Bahnen durch Privatinitiative hervorgerufen worden; an eine kurze Periode des Staatsbaues 1841/53, mit nur teilweisem Erfolg, schloss sich eine rasche Entwicklung des Eisenbahnnetzes durch Privatgesellschaften auf Grund der Gesetze von 1854, nachdem der Staat seine eigenen Bahnlinien an Gesellschaften abgetreten hatte; die Konzessionen wurden auf 90 Jahre erteilt und Zinsgarantie zugestanden; dagegen sollten die Bahnen nach Ablauf der Konzessionen unentgeltlich an den Staat übergehen. Und nun bezüglich der Staatsbahn: Bis Ende 1890 zählte das österreichische Eisenbahnnetz 15,349 km, wovon 7002 km im Staatsbetrieb und 8347 km im Privatbetrieb. Das Anlagekapital der Staatsbahn belief sich auf Ende 1890 auf fl. 708,412,054 oder per km auf fl. 142,020. Da der Staat bei Uebernahme der Privatbahnen sich in der Regel verpflichtete, die Tilgung der bestehenden Obligationen plangemäss durchzuführen und der Kaufpreis durch Ausgabe amortisierbarer Eisenbahnschuldverschreibungen entrichtet wurde, werden auch in Oesterreich die Hauptbahnen auf die Mitte des nächsten Jahrhunderts voraussichtlich nur noch mit einem kleinen Teile ihres Anlagekapitals belastet sein.

Also alle uns umgebenden Staaten amortisieren mit Ausnahme von Italien. Warum Italien nicht? Weil in Italien die Staatsbahnen zu einer Zeit der Not an Privatgesellschaften verpachtet worden sind,

und weil eben die italienischen Finanzen so gestaltet sind, dass an eine Schuldentilgung bei diesen finanziell verlotterten Verhältnissen gar nicht gedacht werden kann.

Nun sagt Herr Python: ja, wir werden überhaupt nicht amortisieren; in der Rechnung ist ein grosser Fehler; man hat für die künftigen Bauten viel zu wenig oder gar nichts eingesetzt. Nun ist aber zu beachten, dass nach der Botschaft an Bauten vom 31. Dezember 1896 bis 1903 bezw. 1909, d. h. bis zum Uebergang der Gotthardbahn, eine Summe von etwa 144 Millionen vorgesehen ist, wovon der Bund 42 Millionen zu übernehmen hat, und die andern 102 Millionen die Gesellschaften. Diese 102 Millionen, welche zu Lasten der Bahngesellschaften fallen, sind zum guten Teile bereits ausgegeben; das gebe ich zu. Es sind darin inbegriffen die Neubauten für die Linie Goldau-Zug, Immensee-Luzern, Feuerthalen-Schaffhausen und Thalweil-Zug; ferner sind in dieser Summe inbegriffen alle die grossen Bahnhofanlagen von Lausanne, Olten, Basel, Zürich, St. Gallen, weiter die doppelte Geleiseanlage von Genf bis Romanshorn, d. h. also von Lausanne bis nach Bern und von Winterthur bis Romanshorn; endlich ist die Gotthardbahn zweispurig vorgesehen von Flüelen bis Bellinzona. Allein wenn die Ausgaben, die in der Botschaft aufgenommen sind, bis 1903, bezw. bis 1909 gemacht werden, so verfügen wir auf diesen Zeitpunkt über ein Netz, das den grössten Anforderungen an den Eisenbahnbetrieb genügen wird. Ohne Zweifel — das ist ein Axiom — werden sich die Einnahmen nicht gleichbleiben, sondern zunehmen; wir machen diese Erfahrung seit Jahrzehnten, und es ist vorauszusehen, dass bis zum Jahre 1910 oder 1915, wenn auch vielleicht weitere Bauten notwendig werden, auch die Einnahmen entsprechend grösser sein werden. Diesbezüglich habe wenigstens ich gar keine Furcht.

Nun gehe ich noch mit einigen Worten auf die Anregung des Herrn Python ein, die Bahnen sollen zu gunsten des Bundes das Anlagekapital amortisieren. Ich hatte erwartet, dass uns Herr Python einen schön ausgearbeiteten Plan, wie er das verstehe, unterbreiten werde, wir haben das nicht erhalten; es ist aber wohl zu beachten, dass die Eisenbahngesellschaften kaum auf einen solchen Antrag hätten eingehen können. Die Amortisation innert 60 Jahren erfordert etwas mehr als  $\frac{1}{2}\%$  vom Anlagekapital; bei einer Rendite von  $4\%$  fallen also  $3\frac{1}{2}\%$  auf die Verzinsung und  $\frac{1}{2}\%$  auf die Amortisation, indem — vorausgesetzt, dass die jährlichen Annuitäten sich innert 60 Jahren immer gleich bleiben — die Amortisationsquoten sich steigern. Nun wäre das keine unerschwingliche Last, wenn die Amortisation, dieses halbe Prozent! auf das ganze Anlagekapital verteilt werden könnte. Allein das ist nicht der Fall, die Obligationen müssen al pari zurückbezahlt werden und diese ganze Last liegt auf dem Aktienkapital. Nun geht aus der Botschaft hervor, dass z. B. die Centralbahn, wenn sie bis zum Jahre 1903 ihre verschiedenen Bahnhofbauten ausgeführt haben wird, Anleihenschulden im Betrage von 123 Millionen haben wird, während das Aktienkapital nur 50 Millionen beträgt, die Last für die Aktionäre wäre also circa  $2\%$ . Glauben Sie nun, dass diese Aktionäre, namentlich diejenigen der J. S., auf  $1\frac{1}{2}$  oder  $2\%$ , auf die Hälfte ihrer Dividenden, verzichten werden zu gunsten des Bundes? Da werden

sie es nach meiner Auffassung vorziehen, die 120, 130 oder 140 Franken, die ihnen der Bund geben wird, in Empfang zu nehmen.

Allein die Anregung des Herrn Python ist auch im öffentlichen Interesse nicht geboten. Denn was für einen Zustand schaffen wir da? Was werden die Bahnen thun? Sie werden während dieser 60 Jahre sparen und schinden und versuchen, sich an dem Publikum zu erholen. Die Konzessionen werden selbstverständlich durchbrochen; wir können nicht mehr alle 15 Jahre uns entscheiden, ob wir die Bahnen kaufen wollen oder nicht, und unsere Kinder und Kindeskinde sind an diese Amortisation gebunden. Wollen wir das? Ich für meinen Teil glaube es nicht. Ich habe auch die Ueberzeugung, dass, wenn wir mit einem solchen Antrag vor die Aktionäre treten würden, sie uns wirklich mit Hohn und Spott abweisen würden, und einem solchen Fall möchte ich mich nicht aussetzen. Ich habe deshalb mit dem Herrn Bundesrat das Gefühl, dass der Antrag des Herrn Python darauf berechnet ist, Stimmung gegen den Rückkauf zu machen; ich habe das Gefühl, es sei eine Falle, und ich nehme an, dass Sie nicht hineingehen werden.

**Wirz:** Ich sage nichts zum Postulate des Herrn Python, es ist das seine individuelle Sache, und ich betrachte das Postulat als gegenstandslos, nachdem der Bundesrat kategorisch erklärte, dass er den von Herrn Python ihm offerierten Antrag unmöglich acceptieren könne.

Ich will auch keine Lanze in den Streit tragen, aber ich muss mich und meine Freunde gegen den Vorwurf wahren, der nicht im Votum des Herrn Departementschefs lag, der aber aus unserm Stillschweigen gefolgert werden könnte, dass wir nämlich gegen die klare Einsicht, dass bei dem Rückkauf das Land in 60 Jahren von der Eisenbahnschuld befreit sei, in sehr wenig patriotischer Weise auf unserer Opposition beharren. Ich bin durchaus der Ansicht des Herrn Departementschefs, dass die Befreiung des Landes von einer Milliardenschuld eine konservative That ist. Die Amortisation wird aber ungemein erschwert durch die Begehrlichkeiten, welche man durch den Uebergang der Bahnen in die Hand des Bundes provoziert. Man kann unmöglich die Tarife erleichtern, die Besoldungen erhöhen, unrentable Nebenbahnen unterstützen oder sogar bauen, ohne dass eine ausgiebige Amortisation geradezu unmöglich wird. Ich bin nebst den grundsätzlichen Beweggründen hauptsächlich darum ein Gegner der Verstaatlichung, weil die Verstaatlichung erfahrungsgemäss die gefährlichsten Koalitionen zum Schaden des eidgenössischen Fiskus mit sich bringt. Ich kann unmöglich einsehen, und ich wurde durch die Debatten der letzten Wochen diesbezüglich keineswegs belehrt, dass wir dadurch in

That und Wahrheit den eidgenössischen Staatsgedanken fördern. Wie der verehrte Herr Vorredner sagte, wird der Verkehr sich allerdings in den nächsten Dezentennien entschieden mehren, aber auch die Konkurrenz vermehrt sich durch die schweizerischen Alpenpässe, und es vermehrt sich die internationale Konkurrenz. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist aber keine konservative That, wenn die Amortisation nicht oder nur zum kleinsten Teile möglich ist, und durch die allseitigen Belastungen, welche während der parlamentarischen Debatte in das Gesetz hineingekommen sind, wird die Amortisation im höchsten Mass erschwert.

Es ist für die Volksrechte keine konservative That, wenn das Volk zum Erwerb aller bestehenden Bahnen, auch der am wenigsten rentablen, in Zukunft kein Wort zu sagen hat.

Es ist in meinen Augen eine konservative That, wenn durch die Bundesgesetzgebung die Oberaufsicht des Bundes gegenüber den Eisenbahnen mit allen notwendigen Waffen ausgerüstet wird. Und dazu habe ich bei jedem Anlass und zu jeder Zeit getreulich mitgeholfen.

Und es ist eine konservative That, wenn auf dem Boden der individuellen und der korporativen Freiheit durch eine weise Entwicklung der Gesetzgebung allseitig die Volkswohlfahrt gewahrt wird, ohne dass man die Eidgenossenschaft mit einem ungeheuern Risiko belastet, und ohne dass man Staatsmonopole schafft, die nach meiner vollen Ueberzeugung mit der Idee des Bundesstaates und der Demokratie unvereinbar sind.

Ich betone das vom rein principiellen Gesichtspunkte, und möchte im übrigen nur daran erinnern, dass wir nach dem Austrag des Kampfes über den Eisenbahnrückkauf wieder miteinander in Lieb und Treuen leben und schaffen und wirken müssen für Ehr' und Wehr' des Vaterlandes.

**M. Python:** J'ai constaté que l'amortissement ne se faisait pas dans les autres pays et que par conséquent le message était dans l'erreur. Or, M. le rapporteur de la commission, pour me réfuter, me répond précisément par la lecture de passages du message dont j'ai démontré les nombreuses erreurs. Les chiffres avancés par moi ne sont pas tirés du message, et de ses affirmations, ce sont ceux de M. Kauffmann, professeur à Berlin, auteur que le message s'est bien gardé de citer. J'ai demandé au conseil fédéral de faire une étude sur la question que vise mon postulat, je n'ai pas cru par là soulever un tel orage. Aujourd'hui je comprends que dans les conditions dans lesquelles se ferait cette étude, elle ne servirait absolument à rien; je préfère par conséquent retirer mon postulat, vu l'état d'âme du conseil fédéral.

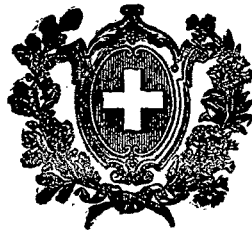
## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1897 - 09:00
Date	
Data	
Seite	1319-1333
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 847

Amtliches  
stenographisches Bülletin

der  
schweizerischen Bundesversammlung



N<sup>o</sup> 70

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 15. Oktober 1897, nachmittags 4 Uhr. — Séance du 15 octobre 1897, à 4 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.

Differenzen. — *Divergences*.

(Siehe Seite 1835 hievor. — Voir page 1835 ci-devant.)

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Ich habe Ihnen vorerst mitzuteilen, dass ich, im Einverständnis mit den Mitgliedern der Kommission, dieselben zur Behandlung der wenigen Differenzen nicht, besammelt habe. Ich spreche also nur in meinem eigenen Namen.

Die erste Differenz besteht bei Art. 4 bis. Sie haben folgendes beschlossen:

«Wenn in der Folge andere Bahnen ausser den in Art. 2 und 4 genannten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen».

Der Nationalrat hat nun eine Redaktionsänderung beschlossen und schlägt folgende Fassung vor:

«Wenn in der Folge andere Bahnen als die in Art. 2 und 4 bezeichneten vom Bunde erworben,» etc.

Ich beantrage Zustimmung.

Zustimmung. — (*Adhésion*.)

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Eine zweite kleine Differenz besteht bei Art. 12, Ziff. 5. Sie haben beschlossen: «Die Erlassung der erforderlichen Vorschriften . . .», während der Nationalrat vorschlägt: «Der Erlass der erforderlichen Vorschriften . . .»

Ich beantrage Zustimmung.

Zustimmung. — (*Adhésion*.)

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Im nämlichen Art. 12 haben Sie eine neue Ziffer 8 aufgenommen, folgendermassen lautend:

«Genehmigung der bundesrätlichen Verordnungen über die Einteilung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder der Kreiseisenbahnräte auf die Kantone.»

Diese Ziffer war bedingt durch den Beschluss, den Sie bei Art. 28, Absatz 2, fassten, lautend:

«Die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder auf die Kantone geschieht auf dem Wege der Vollziehungsverordnung, welche der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt.»

Der Nationalrat beharrt auf seiner ersten Beschlussfassung und wenn Sie ihm beistimmen, so hat dies zur Folge, dass dann auch in Art. 17 das zweite Lemma, lautend: «Die Umschreibung der einzelnen Kreise bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten,» stehen gelassen werden muss. Die Diskussion im Nationalrat über diese Differenz hat nichts Neues ergeben, und ich wäre wirklich in Verlegenheit, Ihnen noch etwas anderes vorzutragen, als was bereits gestern gesagt worden ist. Immerhin beantrage ich Zustimmung zum Nationalrat.

**Wirz**: Der Fassung des Ständerates stehe ich allerdings kühl gegenüber bis ans Herz hinan, indem das Mitspracherecht des Volkes darin geopfert ist. Aber der Ständerat wahrte doch immerhin, nach Antrag des verehrten Hrn. Kollegen Dr. Hoffmann, das Mitspracherecht des Ständerates, während durch den nationalrätlichen Beschluss das demokra-

tische und föderative Princip zugleich geopfert wird. Es ist nun in meinen Augen ein testimonium paupertatis für die Bundesversammlung; wenn man sagt, sie könne über eine wichtige staatsrechtliche Frage nicht entscheiden, ohne dass sich darob ein kleinlicher Interessenkampf entspinne. Und wenn man ihr zumutet, sie solle darum den letztinstanzlichen Entscheid in die Hand des Bundesrates legen, so sagt man, sie solle ihre eigene Kuratel verlangen. Es ist das aber eine viel weitergehende Forderung an die Demut und Selbstentäusserung des Ständerates als an diejenige des Nationalrates, weil es sich um die Repräsentation der einzelnen Kantone handelt. Im Bundesrat sind ja naturgemäss die grössern Kantone vertreten, und wenn nun der verehrliche Herr Kommissionspräsident feierlichst betonte, im Ständerat sei das notwendige Bollwerk gegen eine Interessenkoalition einzelner Kantone geschaffen, so sollen und wollen wir, ohne Selbstüberschätzung, dieses Bollwerk aufrechterhalten, wo es sich um die staatsrechtliche Einteilung der Kantone und um ihr gegenseitiges Repräsentationsverhältnis handelt. Darum beantrage ich Ihnen, den letzthin fast mit Einmüt gefassten Beschluss des Ständerates aufrecht zu erhalten.

**M. Robert:** Il me semble que dans les conditions où nous sommes, la proposition de M. Hoffmann est beaucoup plus logique que celle du conseil national; quant à moi je me joins à M. Wirz pour demander qu'elle soit acceptée.

J'ai la conviction que le conseil national ne considérera pas comme une offense que les chambres fédérales désirent avoir leur mot à dire dans la répartition des arrondissements. Il est certain que les représentants du peuple qui se trouvent aux chambres sont bien mieux à même de juger des désirs de la population que le conseil fédéral, quelque bien disposé qu'il soit. Nous ne portons par là aucune atteinte au principe de la loi, mais au contraire nous évitons l'apparence de pousser jusque dans les plus petits détails, à une centralisation inutile. Il est bon que le projet de règlement soit fait par le conseil fédéral, et il est meilleur encore qu'il soit approuvé par l'assemblée fédérale et que celle-ci puisse y apporter de légères modifications. J'ai la conviction que dans la population la question de savoir où l'on doit se plaindre n'est pas indifférente; s'il faut aller jusqu'à Zurich ou à St-Gall pour cela, le peuple s'en plaindra certainement, il faut donc que ses représentants aient leur mot à dire.

Il aurait même mieux valu ne pas renvoyer la chose à un règlement, mais la traiter à part. Je comprends cependant les motifs qui ont poussé M. Hoffmann.

Je crois que le conseil des états fera bien de maintenir la décision qu'il a prise à une grande majorité.

**M. Gavard:** Je tiens à dire que j'appui tout-à-fait les observations de M. Robert confirmant les déclarations qui ont été faites par M. Hoffmann, auteur de la proposition. Je crois qu'il faut aller

jusqu'au bout, même pour les détails, dans le système qui a été admis d'un commun accord entre les deux conseils, de donner certaines satisfactions à une partie de l'opinion publique et aux représentants des cantons qui désirent faire entendre leur voix dans des questions qui ne sont pas dépourvues d'importance.

Il est bon que l'assemblée fédérale ait à se prononcer sur le règlement d'exécution pour la raison qu'a indiquée M. Robert que les députés des deux conseils sont mieux au courant des besoins populaires que le conseil fédéral lui-même. Il y a dans cette disposition une garantie sur laquelle nous devons insister. Pour mon compte, malgré l'opposition de M. le président de la commission, je voterai la proposition qui nous est faite de maintenir la décision du conseil des états.

**Scherrer:** Ich beantrage mit dem Herrn Referenten der Kommission Zustimmung zum Nationalrate. Ich gebe zu, dass die Vertreter der einzelnen Kantone im Ständerat die Wünsche des Volkes in ihren Kantonen besser kennen, als dies vielleicht beim Bundesrat der Fall sein wird. Hingegen wollen wir ja gerade verhindern, dass die Macht der Majorität hier zum Siege gelange. Die Hauptsache ist doch, dass die Verteilung der Kreiseisenbahnrate nach den Grundsätzen der Billigkeit und der Wichtigkeit der einzelnen Kantone in Bezug auf den Verkehr geregelt wird. Wenn Sie aber derartige Fragen, sei es in den Stände- oder in den Nationalrat bringen, so hört — so wie ich die Versammlung bis jetzt kennen gelernt habe — eine vorurteilsfreie Prüfung der Angelegenheit im Interesse aller Kantone und aller Miteidgenossen bis zu einem gewissen Grade auf, und es werden andere Rücksichten, als diejenigen, welche ausschlaggebend sein sollten, schliesslich ausschlaggebend sein. Ich glaube, die Kleinern werden einfach majorisiert, wenn sie sich nicht durch Koalition mit Grössern etwas retten können, und ich habe meinerseits etwas Horror vor dem Markte, der sich gerade mit Bezug auf diese Frage abspielen könnte, wenn die Vollziehungsverordnung einmal vorliegt. Ich glaube, wir können durchaus Zutrauen haben zum Bundesrat, dass er die Verteilung im richtigen Interesse aller Kantone vornehmen wird. Abgesehen davon, wäre es nicht wünschenswert, hier noch eine weitere Differenz mit dem Nationalrate aufrecht zu erhalten. Ich beantrage deshalb Zustimmung.

#### Abstimmung — Votation.

Mit 17 gegen 11 Stimmen wird an dem Beschluss des Ständerates festgehalten.

(Par 17 voix contre 11, la décision du conseil des états est maintenue.)

**von Arx,** Berichterstatter der Kommission: Eine kleine Differenz besteht noch bei Art. 34. Der Artikel handelt vom Geschäftskreis der Kreisdirektionen, und es ist irrtümlicherweise der Betrieb der

Werkstätten weggelassen worden. Ich beantrage Ihnen, dem Nationalrat zuzustimmen und zu sagen: «9. den Betrieb der Werkstätten.»

Zustimmung. — (*Adhésion.*)

**von Arx**, Berichterstatter der Kommission: Eine letzte Differenz besteht bei Art. 42 bis, der vom Nationalrat wieder aufgenommen worden ist. Ich beantrage Zustimmung, immerhin mit einer kleinen Aenderung. Wir haben schon vorgestern vorge-

schlagen, die Worte «und fachliche Befähigung» zu streichen, indem nicht einzusehen ist, wie der Bund dazu kommen soll, einen Unfähigen gescheiter zu machen. Es genügt, wenn gesagt wird: «eine entsprechende Ausbildung».

Angenommen. — (*Adopté.*)

An den Nationalrat.  
(Au conseil national.)

## Nebenbahngesetz — Chemins de fer secondaires.

Mitteilung. — *Communication.*

**Kellersberger**, Präsident der Kommission: Sie haben bei der Beratung des Nebenbahngesetzes den Antrag des Herrn Ständerat Reichlin betr. die Niveau-Uebergänge der Nebenbahnen über die Hauptbahnen an das Eisenbahndepartement zurückgewiesen mit der Einladung, es solle dieses Organ über die finanzielle und technische Tragweite des Antrages Reichlin sich aussprechen. Bis heute haben wir eine solche Berichterstattung seitens des Departementes nicht erhalten und es ist das auch begreiflich, wenn man bedenkt, welche Fülle von Arbeit das Eisenbahndepartement durch die Verstaatlichungsfrage erhalten hat. Es kann also von vorneherein keine Rede davon sein, in dieser Session noch die Schlussabstimmung über das Nebenbahngesetz vorzunehmen.

Allein Ihre Kommission geht noch einen Schritt weiter und ist der Ansicht, man sollte überhaupt die Schlussabstimmung über das Nebenbahngesetz verschieben bis das Schicksal der Verstaatlichung der Eisenbahnen bekannt ist. Es ist ja sehr wahrscheinlich, dass, wenn die Verstaatlichung angenommen wird, auch mit Bezug auf das Nebenbahngesetz gewisse Aenderungen eintreten müssen, wie sie eben das Verhältnis des Staatsbetriebes mit sich

bringt. Das Nebenbahngesetz, wie es jetzt aus Ihren Beratungen hervorgegangen ist, ist den gegenwärtigen Zuständen, dem Privatbahnbetrieb, auf den Leib geschnitten, und es ist sehr wahrscheinlich, dass, wenn einmal der Staatsbahnbetrieb eingeführt ist, dann gewisse Umgestaltungen bezüglich der Bestimmungen des Nebenbahngesetzes nötig werden. Es scheint uns nun angezeigt, nicht durch eine Schlussabstimmung ein für allemal die getroffenen gesetzlichen Bestimmungen festzunageln, sondern wir wollen die Frage offen behalten, ob nicht diese Bestimmungen mit Rücksicht auf die Verstaatlichung da und dort eine Umgestaltung erfahren dürften. Aus diesem Grunde hat die Kommission es für richtig gefunden, Ihnen zu beantragen, die Schlussabstimmung zu verschieben, bis der Entscheid über den Rückkauf gefallen ist. Auch der Bundesrat, der sich mit der Frage befasst hat, ist gleicher Ansicht, und ich bin von Seite des Departementschefs ermächtigt, Ihnen das mitzuteilen. Ich beantrage also Verschiebung der Schlussabstimmung über das Nebenbahngesetz bis nach dem Entscheide über den Rückkauf selbst.

Einverstanden. — (*D'accord.*)

## Unfall- und Krankenversicherung.

Assurance en cas de maladie et d'accident.

Mitteilung. — *Communication.*

**Stüssel**, Präsident der Kommission: Nachdem der Nationalrat am letzten Mittwoch die Beratung der Gesetzentwürfe betreffend die Kranken- und Unfallversicherung erledigt hatte, trat sofort am folgenden Tage darauf die Kommission des Ständerates zusammen, um die Frage zu besprechen, in

welcher Weise hierorts die Vorberatung an die Hand genommen werden solle. Darüber war keine Meinungsdifferenz vorhanden, dass es wünschbar sei, die Angelegenheit möglichst zu befördern. Aber ebensowenig giengen die Ansichten in der Richtung auseinander, dass es nicht möglich sein werde, auf



## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1897 - 16:00
Date	
Data	
Seite	1343-1345
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 849

Amtliches  
stenographisches Bulletin



'BULLETIN  
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der  
schweizerischen Bundesversammlung

N<sup>o</sup> 72

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 15. Oktober 1897, nachmittags 6 Uhr. — Séance du 15 octobre 1897, à 6 heures de relevée.

Vorsitz: }  
Présidence: } Hr. Raschein.

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Eisenbahnrückkauf. — Rachat des chemins de fer.**

Differenzen. — *Divergences.*

(Siehe Seite 1347 hievor. — Voir page 1347 ci-devant.)

v. Arx, Berichterstatter der Kommission: Der Nationalrat hat die beiden Differenzpunkte behandelt und in Bezug auf den Art. 42 bis dem Ständerat beigestimmt. Dagegen hat er beschlossen, am Art. 28, Ziff. 2, definitiv festzuhalten. Ich beantrage Zustimmung.

Wirz: Ein Gegenantrag wäre ein ohnmächtiger Obstruktionsversuch, und dergestalt will ich nicht Obstruktion treiben; dafür bin ich zu gemächlich angelegt.  
Zustimmung. — (*Adhésion.*)  
An den Bundesrat. — (Au conseil fédéral.)

Schluss des stenographischen Bulletins der September/Okttober-Session.  
*Fin du Bulletin sténographique de la session de septembre/octobre*

## Errata

Seite 1163, 2. Spalte, Zeile 40 v. u. lies „75 Millionen“ statt „50 Millionen“; Zeile 35 v. u. lies: „Ausserdem würde die J.-S. für die erste Bauperiode Fr. 4,320,000 zu leisten haben“; Zeile 26 v. u. lies „20<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen“.

Seite 1164, 1. Spalte, Zeile 11 v. o. ist das Wort „staatlichen“ zu streichen.

Seite 1264, 1. Spalte, Zeile 13 v. o. lies „vox media“ statt „Media“; 2. Spalte, Zeile 18 v. o. und Zeile 16 v. u. lies „begrifflich“ statt „begreiflich“; Zeile 30 v. u. lies „verlangen“ statt „behaupten“.

Seite 1252, 2. Spalte, Zeilen 4 und 3 v. u. lies: „wegen des Wegfalles der Referendumsklausel entgegen gewesen seien“.

Seite 1253, 1. Spalte, Zeile 3 v. u. lies „Tössthalbahn“ statt „Toggenburgerbahn“.

Seite 1249, 2. Spalte, Zeile 7 v. u. und Seite 1250, 1. Spalte, Zeile 4 v. o. lies „Mitsprecherrecht“ statt „Mitspracherecht“.

Seite 1250, 1. Spalte, Zeile 10 v. o. lies „der Erwerb der Bahn“ statt „der Wert der Bahn“.

## **Eisenbahnrückkauf. BG vom 15. Oktober 1897**

### **Rachat des chemins de fer. LF du 15 octobre 1897**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	1897_005
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1897 - 18:00
Date	
Data	
Seite	1349-1350
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 852