

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Liquidation des Eisenbahnfonds bzw. die Uebertragung desselben an die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 19. Juni 1905.)

Tit.

Der Eisenbahnfonds hat seinen Ursprung im Bundesbeschluß vom 27. Juni 1890 (A. S. n. F. XI, 711), durch welchen der Bundesrat ermächtigt wurde, vom Kanton Bern 30,000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn zum Preise von Fr. 600, zahlbar in 3 % und zum Kurse von 90 % berechneten Rententiteln zu erwerben, und worin diese Ermächtigung zugleich ausgedehnt wurde auf weitere Ankäufe von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn, wobei aber der genannte Preis nicht überstiegen werden durfte.

Dieser Bundesbeschluß hat folgenden Wortlaut:

Art. 1. Dem von dem Bundesrate mit der Regierung des Kantons Bern unterm 19. Mai 1890 abgeschlossenen Verträge betreffend den Ankauf von 30,000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn wird die Genehmigung erteilt.

Art. 2. Der Bundesrat wird zu weiteren Ankäufen von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ermächtigt, wobei aber der durch obigen Vertrag (Art. 1.) festgesetzte Preis nicht überstiegen werden darf.

Art. 3. Der Kaufpreis für weitere Erwerbungen solcher Prioritätsaktien ist durch Emission dreiprozentiger Rententitel zu decken, deren Ablösung *al pari* der Bund gegen zwölfmonatliche Kündigung insgesamt oder serienweise sich vorbehält.

Die Titel werden in jährlichen Rentenbeträgen von Fr. 30, 150, 300 und mit viermonatlichen Rentencoupons auf 1. Januar, 1. Mai und 1. September ausgegeben.

Art. 4. Aus den Überschüssen, welche sich aus der Differenz zwischen dem Ertrag der angekauften Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn und den auszurichtenden Rentenbeträgen ergibt, ist ein Spezialfonds zu bilden, über dessen Verwendung ein besonderer Bundesbeschluß erlassen wird.

Art. 5. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Veröffentlichung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Auf Grundlage dieses Bundesbeschlusses wurden vom Kanton Bern und von Syndikaten noch im Laufe des Jahres 1890 67,222 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn erworben, welche Zahl durch seitherige weitere Ankäufe, zu teilweise erheblich tieferen Kursen, auf 77,151 gestiegen ist.

Die Verwaltung und Verwendung des in Art. 4 des soeben zitierten Bundesbeschlusses vorgesehenen Spezialfonds wurde geregelt durch einen weitem Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1890 (A. S. n. F. XI, 742), der folgendermaßen lautet:

Art. 1. In Vollziehung von Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 27. Juni 1890 wird behufs Durchführung der hierauf bezüglichen finanziellen Maßregeln unter der Bezeichnung „Eisenbahnfonds“ ein Spezialfonds errichtet, dessen Verwaltung unter der Aufsicht und Leitung des Bundesrates steht.

Art. 2. Die Einnahmen des Fonds bestehen:

- a. aus dem Ertrag der erworbenen und zu erwerbenden Eisenbahnaktien;
- b. aus den Zinsen von angelegten Kapitalien;
- c. aus allfälligen andern Zuwendungen.

Art. 3. Der Fonds dient:

- a. zur Ausrichtung der Rentenbeträge auf den Rententiteln, welche der Bund zur Deckung des Ankaufspreises der Eisenbahnaktien ausgibt;
- b. zur Deckung allfälliger Differenzen zwischen dem Jahresertrag der Aktien und den auszurichtenden Rentenbeträgen, sowie von Zins- und Kursverlusten;
- c. zum Rückkauf von Rententiteln am offenen Markte;
- d. zur eventuellen Ablösung der Rententitel, insofern von dem im Bundesbeschlusse vom 27. Juni 1890 vorgesehenen Kündigungsrecht Gebrauch gemacht wird;
- e. zur Bestreitung der Anleihe- und Verwaltungskosten.

Art. 4. Die Ablösung von Rententiteln al pari infolge Kündigung (Art. 3, lit. d) darf nicht in geringern Summen als einer Million Franken geschehen und bedarf der Bewilligung der Bundesversammlung.

Art. 5. Über den Fonds ist alljährlich besondere Rechnung abzulegen.

Art. 6. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt, welcher als dringlich erklärt wird.

Die finanzielle Basis dieses Versuches, auf dem Wege des Aktienankaufes einen maßgebenden Einfluß auf die größte schweizerische Eisenbahngesellschaft zu gewinnen und damit deren Erwerbung einzuleiten, war folgende:

Der Kaufpreis von Fr. 600 in 3 % zum Kurse von 90 % verrechneter Rente bedeutete für den Bund als Käufer solcher Aktien einen jährlichen Zins von genau Fr. 20 per Aktie. Den Jura-Simplon-Bahn Prioritätsaktien war eine Vorzugsdividende von $4\frac{1}{2}$ %, somit Fr. 22. 50 per Aktie, zugesichert. Nach den damaligen Betriebsergebnissen der Jura-Simplon-Bahn schien es völlig ausgeschlossen, daß diese Unternehmung die Vorzugsdividende von $4\frac{1}{2}$ % nicht unter allen Umständen werde ausrichten können. Der jährliche Gewinn war somit auf Fr. 2. 50 per Aktie berechnet und aus den jährlichen Überschüssen hätten allmählich die Emissionsverluste und die Differenz zwischen Ankaufspreis und Nominalwert der Prioritätsaktien getilgt werden können.

Diese Berechnung wurde aber in der Folge nach verschiedenen Richtungen durchkreuzt.

Der Nominalbetrag des 3 % Eisenbahnrenten-anleihens betrug Fr. 69,333,000

Der Kursverlust stieg aber für einen Teil des Anleihens auf $12\frac{3}{4}$ % und stellte sich laut Staatsrechnung für das Jahr 1890 folgendermaßen:

Emissionsverlust auf Fr. 51,333,000	
à 10 %	Fr. 5,113,300
Emissionsverlust auf Fr. 18,200,000	
à $12\frac{3}{4}$ %	„ 2,320,500
Marchzins auf letzterer Summe vom	
1. September bis 31. Dez. 1890	„ 159,200
	„ 7,593,000

so daß der Ertrag des Anleihens sich belief auf Fr. 61,740,000

Übertrag Fr. 61,740,000

Statt der sämtlichen 104,000 Prioritätsaktien, deren Erwerb ursprünglich in Aussicht genommen worden war, wurden nach und nach gekauft:

72,302 Stück à Fr. 600 (einschließlich der vom Staat Berndurch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1890 erworbenen 30,000 Stück . .	Fr. 43,381,200
4,788 Stück à Fr. 573 . . . „	2,743,410
61 „ „ „ 500 . . . „	30,500

77,151 Stück zu einem Gesamtankaufswert von „ 46,155,110

Die Differenz im Betrage von Fr. 15,584,890 wurde dann zinstragend angelegt in $3\frac{1}{2}\%$ und 4% Eisenbahnobligationen (zirka Fr. 15,000,000) und bei der eidgenössischen Staatskasse.

Der erste Bilanzabschluß der Eisenbahnfondsrechnung, welche von der Staatsrechnung getrennt aufgestellt wurde, erfolgte auf den 31. Dezember 1890. Die Dividende von $4,5\%$ gestattete einen Nettoüberschuß von Fr. 176,583. 92 als Amortisationsreserve vorzutragen.

Auch die Rechnung pro 1891, in welcher erst größere, mit der ganzen Operation zusammenhängende Ausgabeposten verrechnet werden konnten, ergab noch einen Nettoüberschuß von „ 116,962. 20

Es betrug somit die Amortisationsreserve Ende 1891 Fr. 293,546. 12

Allein schon im Jahre 1892 änderte sich das Bild. Die in der Rechnung des Vorjahres vorausgesetzte Dividende konnte nicht ausgerichtet werden; sie betrug nur Fr. 12 statt Fr. 22. 50, woraus sich ein Ausfall von Fr. 10. 50 per Aktie ergab. Der daherige Ausfall absorbierte nicht bloß die bereits angesammelte Reserve, sondern es mußte zur Herstellung der Bilanz der Eisenbahnfondsrechnung noch ein direkter Zuschuß aus der eidgenössischen Staatskasse verwendet werden von . . Fr. 515,898. 88.

Noch ungünstiger gestaltete sich dieses Rechnungsverhältnis im Jahre 1893, indem infolge der Herabsetzung der Dividende

auf Fr. 7. 50 für das Jahr 1892 die eidgenössische Staatskasse einen Ausfall von nicht weniger als . . . Fr. 1,014,554. 11 zu tragen hatte.

Die Staatsrechnung von 1894 erzeugte noch einen Zuschuß pro 1893 von . . . Fr. 30,403. 05

Damit war die Periode der Rechnungsdefizite für die Eisenbahnfondsrechnung wieder abgeschlossen. Seit und inklusive 1894 bis 1902 hatte die volle Verzinsung von 4,5 % für die Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn wieder Platz gegriffen, und selbst die Stammaktien konnten vom Jahre 1894 an zu 4 % verzinst werden. Die Eisenbahnfondsrechnung von 1894 schloß denn bereits wieder mit einem Einnahmenüberschuß von

Fr. 199,879. 99, der vorgetragen wurde als Amortisationsreserve . . . Fr. 199,879. 99

Der Einnahmenüberschuß betrug:

1895	„	172,950. 02	und die Amortisationsreserve stieg auf . .	„	372,830. 01
1896	„	151,053. 49	idem	„	523,883. 50
1897	„	158,360. 88	idem	„	682,244. 38
1898	„	141,695. 72	idem	„	823,940. 10
1899	„	183,013. 14	idem	„	1,006,953. 24
1900	„	179,760. 71	idem	„	1,186,713. 95
1901	„	166,546. 49	idem	„	1,353,260. 44
1902	„	213,253. 05	idem	„	1,566,513. 49

Diese allmähliche Erstarkung des Eisenbahnfonds wurde aber unterbrochen durch den auf 1. Mai 1903 erfolgten Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund.

Infolge dieses Rückkaufes wurde pro 1903 für die 77,151 Stück Prioritätsaktien statt der Dividende von 4½ % seitens der Bundesbahnen nur ein Zins à 3½ % entrichtet, was zur Folge hatte, daß sich die Amortisationsreserve reduzierte auf Fr. 1,384,395. 78.

Im Jahre 1904 wurde mit Rücksicht auf den Prozeß betreffend die Gutscheine (bons de jouissance) der in Liquidation sich befindenden Jura-Simplon-Bahn für deren Aktien gar kein Zins bezahlt, so daß nicht nur die ganze restanzliche Amortisationsreserve von Fr. 1,384,395. 78 aufgezehrt wurde, sondern noch ein ungedeckter Ausgabenüberschuß verblieb von Fr. 139,416. 35.

Dabei ist ferner in der Bilanz des Eisenbahnfonds entsprechend dem vom Ständerat unterm 8. Juni 1904 angenommenen Postulat Nr. 626 zur eidgenössischen Staatsrechnung pro 1903 die Änderung

vorgenommen worden, daß die 77,151 dem Fonds angehörenden und noch nicht gegen $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen umgetauschten Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn nicht mehr wie bisher zum Ankaufswert, sondern zu ihrem Rückkaufswert von Fr. 500 eingestellt wurden.

Die in der eidgenössischen Staatsrechnung pro 1904 enthaltene Rechnung des Eisenbahnfonds stellt sich deshalb wie folgt dar:

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Ertrag der 77,151 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn pro 1904	Fr.	—
Ertrag der Wertschriften	„	529,057. 70
Zinsvergütung der Bundeskasse	„	42,871. 62
Marchzinse pro 31. Dezember 1904	„	130,522. 15
Zuschuß der Amortisationsreserve	„	1,384,395. 78
Ungedeckter Ausgabenüberschuß pro 1904	„	139,416. 35
	Fr.	<u>2,226,263. 60</u>

Ausgaben.

Rücktrag der Marchzinse pro 31. Dezember 1903	Fr.	130,697. 15
Verzinsung des Rentenleihens pro 1904		
Fr. 69,333,000 à 3 %	Fr.	2,079,990. —
Kommission und Spesen	„	10,726. 45
	„	<u>2,090,716. 45</u>
Kursabschreibungen	„	4,850. —
	Fr.	<u>2,226,263. 60</u>

Bilanz.									
Aktiven.					Fr.	Fr.	Fr.		
72,302	Aktien der Jura-Simplon-Bahn gegen	Rententitel à Fr.	600		43,381,200				
4,788	" " " " " bar	à " 573			2,743,410				
61	" " " " " "	à " 500			30,500				
						46,155,110			
77,151	Prioritätsaktien, zum Nominalwert im Betrage von						38,575,500.	—	
Fr.				Kurs	Wert	Marchzins			
2,502,000	3 1/2 %	Obligationen der	Jura-Simplon-Bahn .	98,50	2,464,470	21,649. 30			
4,490,000	3 1/2 %	" "	Centralbahn . . .	98,50	4,422,650	15,096. 50			
3,741,000	3 1/2 %	" "	Nordostbahn . . .	98,50	3,684,885	41,812. 70			
2,422,000	3 1/2 %	" "	Gotthardbahn . . .	98,50	2,385,670	21,192. 50			
1,000,000	3 1/2 %	" "	Hypothekarkasse des						
			Kantons Bern .	100	1,000,000	16,041. 70			
297,000	4 %	" "	N. O. B., Winterthur-						
			Singen	100	297,000	7,920. —			
515,000	4 %	" "	Österr. Staatsrenten,						
			Kr. 500,000 . .	98	504,700	6,809. 45			
					14,759,375	130,522. 15	14,889,897. 15		
Minderwert der 77,151 Jura-Simplon-Bahn Prioritätsaktien							7,579,610. —		
Emissionsverlust auf dem Rentenanleihen							7,397,250. —		
Ausgabenüberschuß, vide anderseits							139,416. 35		
Guthaben bei der Staatskasse							751,326. 50		
							69,333,000. —		
Passiven.									
Nominalbetrag des 3 % Rentenanleihe von 1890							69,333,000. —		

Die Bilanz ist noch in dem Sinne zu ergänzen, daß unter die Aktiven einzustellen ist das von den Bundesbahnen geschuldete und noch nicht bezahlte Erträgnis pro 1904 der 77,151 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn, d. h. Fr. 38,575,500 à $3\frac{1}{2}\%$ = Fr. 1,350,142. 50.

Infolgedessen stellt sich die Bilanz auf 31. Dezember 1904 wie folgt:

Passiven Fr. 69,333,000. —

Aktiven:

77,151 Prioritätsaktien zum Nominal-, bzw.

Rückkaufswert . . Fr. 38,575,500. —

Wertschriften, inklusive

Marchzins wie vor-

stehend „ 14,889,897. 15

Guthaben bei der eidg.

Staatskasse „ 751,326. 50

Guthaben bei den Bundes-

bahnen „ 1,350,142. 50

„ 55,566,866. 15

Gesamtdefizit auf Ende 1904 „ 13,766,133. 85

Ende 1903 betrug es „ 13,592,464. 22

Es hat sich somit im Jahr 1904 vermehrt um Fr. 173,669. 63

Das obige Defizit pro 1904 setzt sich folgendermaßen zusammen:

Emissionsverlust auf dem Rentenleihen . . Fr. 7,397,250. —

Minderwert der 77,151 Jura-Simplon-Bahn

Prioritätsaktien „ 7,579,610. —

Ungedeckter Ausgabentüberschuß „ 139,416. 35

Fr. 15,116,276. 35

Abzüglich Guthaben auf die Bundesbahnen . . „ 1,350,142. 50

Wie oben Fr. 13,766,133. 85

* * *

Nachdem der Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn vollzogen, mithin das Ziel, das man sich bei dem Erwerb der Prioritätsaktien dieser Bahngesellschaft vorgesteckt hatte, erreicht worden ist, ist auch der Zeitpunkt der Liquidation des Eisenbahnfonds beziehungsweise dessen Übergabe an die Bundesbahnverwaltung

gekommen, um so mehr als infolge der Festsetzung des Rückkaufswerts der genannten Aktien auf Fr. 500 und der damit verbundenen Reduktion des Erträgnisses die jährlichen Rechnungen, wie wir oben gesehen, nicht mehr Überschüsse, sondern Rückschläge aufweisen. Wir haben uns deshalb schon in unserm Berichte zur eidgenössischen Staatsrechnung für das Jahr 1903 dahin geäußert, daß diese Operation nach der vollständigen Liquidation der ehemaligen Jura-Simplon-Bahngesellschaft stattfinden solle.

Anknüpfend hieran faßte der Ständerat in seiner Sitzung vom 8. Juni 1904 folgenden Beschluß:

„Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten eine Vorlage über die Liquidation des Eisenbahnfonds zu unterbreiten und inzwischen dessen Bilanz, entsprechend dem Erlös der Prioritätsaktien Jura-Simplon zu berichtigen, vorbehaltlich des Entscheides der Bundesversammlung über die Herbeiziehung der schweizerischen Bundesbahnen zur Deckung des daherigen Ausfalles.“

Wie aus der vorstehenden Abschrift der Rechnung des Eisenbahnfonds für das Jahr 1904 ersichtlich ist, haben wir den ersten Teil dieses Postulates bereits ausgeführt durch Einstellung in die Bilanz der 77,151 Prioritätsaktien zu je Fr. 500 mit einem Gesamtbetrage von Fr. 38,575,500. Durch Vorlegung dieses Berichts soll nun, nachdem der Prozeß mit den Inhabern der Genußscheine (bons de jouissance) zu deren Ungunsten entschieden worden ist und der endgültigen Liquidation der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn nichts mehr entgegensteht, der übrige Teil des ständerätlichen Beschlusses vom 8. Juni 1904 erledigt werden.

Auch der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat sich mit der Liquidation des Eisenbahnfonds befaßt. In seinem Bericht und Antrag an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung, betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1905, vom 30. September 1904, äußert er sich, nach einem Rückblick auf die Entstehung und die Rechnungsergebnisse des Eisenbahnfonds, hierüber wie folgt (Bundesbl. 1904, V, 201 u. 202):

„Die einfachste und richtigste Lösung bestünde darin, daß die Eidgenossenschaft aus ihren eigenen allgemeinen Mitteln das ganze Defizit des Eisenbahnfonds decken würde, ohne die Bilanz der Bundesbahnen in Mitleidenschaft zu ziehen, da die Penetrationspolitik, welche im Jahr 1890 in Gunst stand und welche den Grund zu dem Defizit legte, für sich betrieben wurde und der Verstaatlichungsaktion vorausging, ohne mit derselben in unmittelbarem Zusammenhang zu stehen. Das Rückkaufsgesetz erwähnt

den Eisenbahnfonds nicht, und wie dies bei den übrigen Bahnen der Fall war, so mußten die Bundesbahnen auch die Jura-Simplon-Bahn auf Basis der letzten Bilanz übernehmen, welche mit dem Rückkaufvertrag und der zugehörigen bundesrätlichen Botschaft in Einklang gebracht worden war.

„Abgesehen von dieser Lösung können noch zwei andere Verfahren in Betracht gezogen werden: die vollständige Übernahme des Eisenbahnfonds in seinem jetzigen Bestande durch die Bundesbahnen, oder die Übernahme nur der 3 %o-Rente 1890 zu ihrem ursprünglichen Kurse, wobei die Eidgenossenschaft das Defizit zu decken hätte, das aus den Verlusten auf den Prioritätsaktien Jura-Simplon erwachsen ist.

„Im ersteren Falle hätten wir im Kapitel „Zu amortisierende Verwendungen“ das Gesamtdefizit des Eisenbahnfonds im Betrage von Fr. 13,592,464 einzustellen, vermehrt um den im Jahr 1904 erwachsenden Verlust, wozu noch die Amortisation dieser Gesamtsumme käme. Obgleich die 3 %o-Rente 1890 eine ewige ist, d. h. eine Rente ohne Amortisationsplan und ohne bestimmten Rückzahlungstermin, wäre doch gemäß Art. 7 des Rückkaufgesetzes das Nominalkapital, also Fr. 69,333,000, in 60 Jahren zu amortisieren. Die Annuität betrüge für Zins und Amortisation Fr. 2,505,000 (Kursverluste nicht inbegriffen; Coupons und Titel sind in französischem Geld einzulösen), was 4,51 %o des wirklich erhaltenen Kapitals im Betrage von Fr. 55,520,000 ausmachen würde.

„Diese Lösung erscheint uns keineswegs empfehlenswert, nicht nur deswegen, weil sie die Bundesbahnen den gesamten Verlust tragen läßt, der durch eine dem Rückkauf vorangehende Eisenbahnpolitik verursacht wurde, sondern auch weil unsere Finanzverwaltung übergenuß belastet ist, sowohl durch die großen Überschüsse des Rückkaufspreises über die wirklichen Aktiven der Gesellschaften hinaus, Überschüsse, welche den Gesamtbetrag von Fr. 80,769,000 erreichen, als auch durch die gesetzlichen Maßnahmen, welche mit der Rückkaufabstimmung getroffen worden sind: das Tarifgesetz, das Besoldungsgesetz und das revidierte Arbeitsgesetz.

„Unter Voraussetzung des zweiten Verfahrens, d. h. der Übernahme der 3 %o-Rente 1890 zum ursprünglichen Kurs durch die Bundesbahnen, würde der Emissionsverlust von Fr. 7,397,250 durch die Bundesbahnen getragen, während die Eidgenossenschaft für Deckung des aus dem Ankauf der Prioritätsaktien Jura-Simplon entstandenen Defizits aufzukommen hätte.

„Die Emission des Nominalkapitals von Fr. 69,333,000 des 3 %-Anleihe 1890 trug Fr. 61,935,750 ein; sie fand also zu einem mittleren Kurse von 89.88 statt. Die Operation würde somit für die Bundesbahnen einem Anleihen zu 3 % zum Kurse 89 1/8 gleichkommen. Wir hätten unter „Zu amortisierende Verwendungen“ Fr. 7,397,250 einzustellen und die Annuität (Zins und Amortisation) müßte 4,05 % (Kursverluste nicht inbegriffen) des wirklich erhaltenen Kapitals betragen, um die Amortisation in 60 Jahren durchzuführen.

„Die Eidgenossenschaft hätte aus ihren eigenen allgemeinen Mitteln den Verlust zu decken, der aus der Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem Rückzahlungspreis der Jura-Simplon-Aktien erwächst Fr. 7,579,610 abzüglich der vorhandenen Amortisationsreserve, die sich am 31. Dezember 1903 beläuft auf . . . „ 1,384,396

Bleiben zu decken Fr. 6,195,214

„Obgleich diese Lösung für die Bundesbahnen keine normale Operation darstellt, da sie den Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ mit mehr als 7 Millionen Franken belasten würde, und wir bei weitem vorzögen, daß unsere Verwaltung der Liquidation des Eisenbahnfonds völlig fern bliebe, könnten wir uns schließlich doch dazu verstehen, weil dieses Vorgehen den Bundesbahnen wenigstens nicht die ganze Last einer Operation aufbürden würde, die vor ihrer Entstehung stattgefunden hat.“

Hier sei eingeschaltet, daß zu dem obigen Betrage von Fr. 6,195,214. — hinzuzurechnen ist die weiter oben erwähnte Vermehrung des Defizits per 1904 mit. . . „ 173,669. 63

Fr. 6,368,883. 63

Der Bundesrat behielt sich seinerseits in seiner begleitenden Botschaft vom 25. Oktober 1904 (Bundesbl. 1904, V, 151) seine Stellungnahme gegenüber der vom Verwaltungsrate geäußerten Ansicht über die Liquidation des Eisenbahnfonds ausdrücklich vor.

Aus dem vorstehenden geht hervor, daß die maßgebenden Organe der Bundesbahnen die Ansicht vertreten, es sei der im Jahre 1890 bewerkstelligte Rückkauf von Prioritätsaktien eine Operation für sich gewesen, die mit dem Rückkauf nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehe. Man möchte am liebsten das ganze Defizit auf den eidgenössischen Fiskus abladen, und nur aus taktischen Gründen wurde der Vorschlag gemacht, den Kursverlust auf der Eisenbahnrente zu übernehmen und den Bund die

Differenz zwischen Inventarwert und dem Rückkaufswert der Prioritätsaktien decken zu lassen. In der Sitzung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen vom 30. September waren sogar von einer Seite Anträge gestellt worden, die die faktische Streichung des obigen Vermittlungsvorschlages bedeuteten. Zu ihrer Begründung hatte man u. a. behauptet, in der Hauptsache habe man mit dem Erwerb von Aktien für den Bund, ganz abgesehen vom Rückkauf, den unmittelbaren Zweck verfolgt, schon beim Privatbetrieb den Einfluß des Bundes auf die Verwaltung gegenüber demjenigen der Finanz und der Kantone zu stärken. Es sei also der Aktienankauf keineswegs mit der Verstaatlichung identifiziert worden und damit insbesondere nicht beabsichtigt gewesen, der Durchführung des Rückkaufs auf dem einen oder andern Wege vorzugreifen. Es wurde sogar der Satz ausgesprochen, es sei Sache der Eidgenossenschaft, das ganze Defizit des Eisenbahnfonds als eine Folge jener mißglückten Operation des Aktienankaufs, beziehungsweise der sogenannten Penetrationspolitik auf sich, d. h. zu lasten der allgemeinen Staatsrechnung des Bundes zu nehmen.

Obschon in der nämlichen Sitzung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen ein anderes Ratsmitglied dieser extremen Meinung entgegentrat und obschon der schließlich akzeptierte Antrag auf Teilung der Defizite des Eisenbahnfonds zwischen der Eidgenossenschaft und den Bundesbahnen an sich eine Widerlegung jener Ansicht bedeutet, ist es dennoch am Platze, hier darzulegen, welches die Zwecke waren, welche man im Jahre 1890 mit dem Ankauf der Prioritätsaktien verfolgte.

Nachdem im Jahre 1883 der Bundesrat seinerseits darauf verzichtet hatte, von dem ihm damals zustehenden Rechte des Rückkaufs schweizerischer Eisenbahnen Gebrauch zu machen und ein diesbezüglicher Antrag aus der Mitte der Bundesversammlung von einem negativen Resultate begleitet war, und nachdem die in den Jahren 1887 und 1888 gepflogenen Unterhandlungen über den freiwilligen Rückkauf der Nordostbahn zu keinem Ziele geführt hatten, gab der im Jahre 1889 stattgefundene Zusammenschluß der westschweizerischen Eisenbahnlinien und der Jura-Bern-Luzern-Bahn zu der neuen Jura-Simplon-Bahn den Bundesbehörden Veranlassung, einen wichtigen Schritt auf dem Gebiete der Eisenbahnverstaatlichung vorwärts zu machen. Diese Fusion war für die schweizerische Eisenbahnpolitik von der größten Tragweite. Es handelte sich nämlich dabei nicht bloß um die Zusammenlegung zweier privaten Eisenbahngesellschaften, sondern auch um die Vereinigung der Bedeutung und des Einflusses der beteiligten Kantone. Der Kanton Bern glaubte, die eisenbahnpolitische Bundesgenossenschaft

der Kantone Freiburg, Waadt und Wallis erworben zu haben und diese hatten sich ihrerseits die Mitwirkung des größten Kantons zur Erreichung ihres längst erstrebten Zieles, des Simplondurchstiches, gesichert. Neben dem rechtlichen und moralischen Einflusse, den vier Kantone mit einer Bevölkerung von rund einer Million Seelen zur Erreichung ihres Zweckes auszuüben in der Lage sind, kam das direkte finanzielle Interesse in Betracht, welches sie an das neue Unternehmen knüpfte. Der Aktienbesitz der Kantone betrug im Jahre 1889 77,000 Stück, welche in der Generalversammlung ebensoviel Stimmen repräsentierten, und zudem besaßen dieselben im Verwaltungsrate 19 Mitglieder bei einer Gesamtzahl von 50 bis 60. Diese mächtige Stellung mußte zu einer Schwächung des Einflusses der Eidgenossenschaft führen, wenn diese nicht den Willen und die Kraft besaß, sich auch ihrerseits die gebührende Stellung zu erobern. Der Bund wäre zwar gegenüber der fusionierten Gesellschaft im Stande gewesen, seine Pflichten zu erfüllen, welche ihm bei der damaligen Sachlage im schweizerischen Eisenbahnwesen oblagen; aber er hätte es nicht vermögen, der weitaus höhern Aufgabe gerecht zu werden, welche die Zukunft gebieterisch an ihn stellte. Mit Recht sagte der Bundesrat damals: „Solange Fusionen nicht als Vorbereitungen zur Verstaatlichung der Bahnen betrachtet und behandelt werden, führen sie im Gegenteil von ihrem Ziele ab, indem sie die Macht der Gesellschaften stärken und die kantonalen Einflüsse auf Kosten des Bundes vermehren“.

Um dieser Gefahr zu begegnen hatte die Bundesversammlung schon anlässlich der Konzessionsübertragung an die fusionierte Gesellschaft einen einheitlichen Rückkaufstermin für sämtliche Linien auf den 1. Mai 1903 festgesetzt, mit der Berechtigung, von dort an zu jeder Zeit zurückzukaufen, und mit der Befugnis, dieses Recht schon nach zwei Jahren geltend zu machen für den Fall, als der Simplondurchstich vom Bunde beschlossen würde. Zur Ausübung des Rückkaufsrechts erschien aber der damalige Zeitpunkt nicht geeignet und ebensowenig waren die Verhältnisse einem Erwerbe auf dem Vertragswege günstig. Dagegen gestattete das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 31. Dezember 1883 dem Bunde, als Teilhaber in die Eisenbahngesellschaften einzutreten und an deren Verwaltung teilzunehmen, indem es in Art. 6 die Bestimmung des Obligationenrechts, wonach ein Aktionär in der Generalversammlung nicht mehr als den fünften Teil der Stimmen vereinigen kann, zu gunsten des Bundes und der Kantone aufgehoben hatte. Dieses unbeschränkte Stimmrecht, das auf Verlangen der Bundesversammlung in die Statuten der Jura-Simplon-Bahn aufgenommen worden war, gab dem Staat

die Mittel in die Hand, nicht nur das öffentliche Interesse gegenüber demjenigen der Privataktionäre zu wahren, sondern im geeigneten Momente die Übernahme der Bahn herbeizuführen. Unter diesem Gesichtspunkte fand die Erwerbung der Prioritätsaktien statt. Darüber herrschte damals weder in der Bundesversammlung noch beim Schweizervolk, das die bezüglichen Verhandlungen aufmerksam verfolgte, nicht der geringste Zweifel. Wie wäre ein solcher überhaupt möglich gewesen, nachdem der Bundesrat in seiner Botschaft vom 30. Mai 1890 sich u. a. folgendermaßen geäußert hatte:

„Wir erklären, dass wir den Erwerb der 30,000 Aktien als einen ersten bedeutenden Schritt zum schließlichen Erwerb der Jura-Simplon-Bahn betrachten wissen wollen. Wer zu diesem Ziele gelangen will, wird keinen Augenblick anstehen, den offenen Weg des Aktienkaufes zu beschreiten, statt untätig die unbestimmte Zukunft abzuwarten, in welcher der kürzere Weg des Rückkaufes geöffnet sein wird. Die Vorteile dieses Verfahrens sind so groß, daß der Bund nicht darauf verzichten kann, wenn es seinen Behörden wirklich und ernstlich darum zu tun ist, diese Gelegenheit zu ergreifen, um sich, wenn auch nur zu einem Teil, die Stellung in Eisenbahnsachen zu verschaffen, die ihm von Natur und Rechts wegen gehört.“

Nein, der Ankauf der Prioritätsaktien war nicht ein Geschäft für sich, das mit dem Eisenbahnrückkauf in keinem unmittelbaren Zusammenhang stand, sondern es war ein Akt von entscheidender Bedeutung für die Eisenbahnverstaatlichung. Die Aufhebung der Stimmrechtsbeschränkung im Eisenbahnrechnungsgesetz von 1883, die Aufnahme einer diesbezüglichen Bestimmung in die Statuten der Jura-Simplon-Bahn, die Festsetzung des Rückkaufstermins sämtlicher Linien dieses Netzes auf das Jahr 1903, bei der Konzessionübertragung, der Ankauf der Prioritätsaktien durch den Bund, die Teilnahme des letztern an der Verwaltung, das Eisenbahnrechnungsgesetz von 1896, das Rückkaufsgesetz und der Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn, alles das sind Glieder einer Kette, die sich nicht lösen lassen. Allerdings ist schließlich formell die Jura-Simplon-Bahn durch freihändigen Rückkauf auf den Bund übergegangen, aber es darf hier die Behauptung aufgestellt werden, daß diese Operation viel schwieriger sich gestaltet und zu ungünstigeren Bedingungen stattgefunden hätte, wenn nicht durch den Erwerb der Prioritätsaktien, der dem Bund einen maßgeben-

den Einfluß auf die Jura-Simplon-Bahn eingeräumt hatte, der Weg dazu geebnet worden wäre.

Übrigens mag hier beiläufig noch folgende Tatsache Erwähnung finden. Zuzufolge einer Vereinbarung, welche der Bundesrat im April 1903 mit einem Bankkonsortium abgeschlossen hatte, ging der größte Teil der Aktien dieser Gesellschaft durch Umtausch gegen $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen in das Eigentum des Bundes über. Auf den 13. Oktober 1903, also vor dem Abschluss des Rückkaufsvertrags, war der Bund Eigentümer von mehr als $\frac{5}{6}$ des Aktienkapitals, d. h. von 99,965 Prioritätsaktien im Nominalwerte von Fr. 49,982,500 und 173,100 Stammaktien im Nominalwerte von Fr. 34,620,000. Bevor der Rückkauf perfekt geworden, hatte also der Bund tatsächlich doch durch das System der Penetration von der Jura-Simplon-Bahn Besitz genommen.

Man hat auch den Ankauf der Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn als eine mißglückte Finanzoperation hinstellen wollen. Dem ist schon in der Sitzung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen vom 30. September 1904 entgegengehalten worden, daß das Geschäft bei seinem Abschluß kein schlechtes gewesen sei. Dies ist vollständig richtig. Abgesehen von den ungünstigen Rechnungsabschlüssen von 1892 und 1893, die zu einem guten Teile ihren Grund in den großen Eisenbahnunglücken von Mönchstein und Zollikofen hatten, d. h. in Ereignissen, die außerhalb menschlicher Berechnung lagen, erwies sich die Kalkulation, welche dem Aktienankauf als Grundlage diente, als richtig. Von 1894 bis 1902 war aus den Überschüssen des Fonds bereits eine Amortisationsreserve von mehr als anderthalb Millionen Franken gebildet worden. Hätte der Rückkauf nicht stattgefunden, so wäre voraussichtlich Ende 1920 der ganze Kursverlust getilgt worden. Wenn also das Geschäft ein schlechtes geworden ist, so trägt der Rückkauf die Schuld daran. Die Bundesbahnverwaltung ist es, die den Vorteil davon hat, daß dem Eisenbahnfonds für seine Prioritätsaktien statt einer Dividende von $4\frac{1}{2}\%$ nur mehr ein Zins von $3\frac{1}{2}\%$ entrichtet wird. Wenn sie aber auf diese Weise den Nutzen des Rückkaufs genießt, so sollte sie auf der andern Seite auch dessen Lasten übernehmen.

Man hat ferner die Überwälzung des Defizits des Eisenbahnfonds damit begründen wollen, daß der Bund die Rückschläge der Gewinn- und Verlustrechnung desselben pro 1892, 1893 und 1894 aus den allgemeinen Mitteln des Staatshaushalts deckte. Darauf ist aber zu erwidern, daß ursprünglich beabsichtigt war, diese Zuschüsse sich später von dem Eisenbahnfonds zurückver-

güten zu lassen. Es ist übrigens von seiten der Bundesverwaltung niemals auf die Geltendmachung dieser noch offenen Forderung verzichtet worden.

Nicht stichhaltiger ist der Hinweis auf den in der Botschaft des Bundesrates betreffend den Eisenbahnfonds vom 10. Oktober 1890 enthaltenen Passus, welcher besagt:

„Zuwendungen an den Eisenbahnfonds dürften erfolgen, wenn früher oder später allenfalls bedeutende Einnahmenüberschüsse der eidgenössischen Staatsrechnung eintreten sollten; der Invalidenfonds hat bekanntlich aus dieser Quelle außer dem ordentlichen Jahreszuschuß eine Summe von Fr. 3,200,000 und der Châtelainfonds eine solche von Fr. 100,000 erhalten.“

Mit diesen Zuwendungen wollte man keineswegs allfällige Defizite des Eisenbahnfonds decken, denn wie aus dem zuversichtlichen Tone der Botschaft des Bundesrates über den Ankauf von Prioritätsaktien vom 30. Mai 1890 hervorgeht, dachte damals niemand an Rückschläge, sondern man hatte dabei offenbar die Beschaffung von Mitteln für neue Aktienankäufe im Auge, auf die man in der Folge bekanntlich verzichtete. Der beste Beweis dafür ist die Tatsache, daß trotz dem Vorhandensein von Defiziten des Eisenbahnfonds solche Zuwendungen niemals stattgefunden haben, obschon die eidgenössischen Staatsrechnungen der neunziger Jahre oft ganz bedeutende Überschüsse aufwiesen.

Es ist schließlich noch zu bemerken, daß in der eidgenössischen Staatsrechnung der Eisenbahnfonds mit Zustimmung der Bundesversammlung stets sowohl von der eigentlichen Kapitalrechnung des Bundes als auch von den übrigen Spezialfonds sorgfältig getrennt gehalten wurde und daß die Eisenbahnrentenschuld nie bei den Passiven unter den eidgenössischen Staatsanleihen figurierte, womit ebenfalls deutlich bekundet worden ist, daß das ganze Geschäft nicht für Rechnung des Bundes, sondern im Hinblick auf die kommende Eisenbahnverstaatlichung abgeschlossen wurde.

Mit allen diesen Ausführungen ist der Nachweis geleistet, daß es Sache der Bundesbahnverwaltung wäre, das ganze Defizit des Eisenbahnfonds zu decken, d. h. diesen Fonds tale quale mit Aktiven und Passiven zu übernehmen. Wenn wir trotzdem, dem Beispiele des Verwaltungsrates der Bundesbahnen folgend, eine versöhnliche Haltung einnehmen wollen, so geschieht es lediglich aus Rücksicht auf die gegenwärtigen erheblichen Lasten der Finanzverwaltung der Bundesbahnen und weil wir glauben, daß der dermalige Stand der eidgenössischen Finanzen ein Opfer erlaubt. Wir müssen aber sofort beifügen, daß wir den Vorschlag des Ver-

waltungsrates der Bundesbahnen, wonach die Bundesbahnen den Emissionsverlust des Rentenleihens und der eidgenössische Fiskus die Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem Rückzahlungspreis der Prioritätsaktien übernehmen sollten, nicht akzeptieren können, weil er in Tat und Wahrheit nicht einen Vermittlungsvorschlag darstellt, sondern das ganze Defizit des Eisenbahnfonds der Eidgenossenschaft aufbürden würde.

Bei einer solchen Lösung hätte der Bund sofort zirka sechs Millionen zu bezahlen, während die Bundesbahnen nur einen eventuellen Verlust übernähmen. Der Kursverlust der Eisenbahnrente ist nur dann ein effektiver, wenn diese Rente al pari zurückbezahlt wird, und es steht ihm übrigens der niedrige Zinsfuß von 3 % gegenüber. Nun ist aber die Rente von seiten der Gläubiger nicht kündbar und es liegt nicht im Interesse der Bundesbahnverwaltung, dieselbe zurückzubezahlen, solange nicht der durchschnittliche Zins ihrer Anleihen unter 3 % sinkt, was voraussichtlich noch lange nicht der Fall sein dürfte. Im Gegenteil ist die Möglichkeit vorhanden, daß bei einem allgemeinen länger andauernden Steigen des Zinsfußes die Rente auf dem Markte unter pari zurückgekauft werden könnte, woraus ein entsprechender Gewinn für die Bundesbahnen resultieren würde. Der Umstand, daß Art. 7 des Rückkaufgesetzes eine Amortisation der Bahnen innert 60 Jahren vorsieht, bedingt unseres Erachtens keineswegs die Rückzahlung der Rente vor diesem Termin, wenn sie nicht im Interesse der Bahnverwaltung liegt. Sobald ein Amortisationsfonds vorhanden ist, dessen Ertrag die zu zahlende Rente deckt, kann ja diese Schuld als amortisiert gelten.

Die Übernahme der 3 % Eisenbahnrente zum Emissionskurse ist im Schoße des Verwaltungsrates der Bundesbahnen von zwei Seiten als „kein schlechtes Geschäft“ bezeichnet worden und das ist allerdings vollständig richtig, wie wir sofort nachweisen werden.

Bezahlte der Bund die Differenz zwischen dem Ankaufspreis und dem Rückkaufspreis der Aktien, sowie den ungedeckten Ausgabenüberschuß der Rechnung pro 1904, so würde sich die Gewinn- und Verlustrechnung des Eisenbahnfonds inskünftig folgendermaßen gestalten:

Einnahmen.

a. Zinsen der umzutauschenden Prioritätsaktien:

	Fr.
Fr. 38,575,500 3 1/2 % Obligationen	1,350,142
Übertrag	1,350,142

Fr.

Übertrag 1,350,142

b. Zinsen der bisherigen Titel:

Fr. 2,502,000	3½ %	Oblig. der Jura-Simplon-	Fr.	
		Bahn . . .	87,570	
" 4,490,000	3½ %	" " Centralbahn .	157,150	
" 3,741,000	3½ %	" " Nordostbahn .	130,935	
" 2,422,000	3½ %	" " Gotthardbahn	84,770	
" 297,000	4 %	" " Nordostbahn .	11,880	
" 1,000,000	3½ %	" " Hypothekar-		
		kasse des Kantons Bern	35,000	
" 515,000	4 %	Österreich. Staatsrenten		
		(Kr. 500,000) . . .	21,000	
				528,305

c. Betrag des vom Bunde nach dem Vorschlag des Verwaltungsrats der Bundesbahnen zu übernehmenden Verlusts:

Fr. 6,368,884, anzulegen zu mindestens 3½ % . . . 222,911

d. Guthaben bei den Bundesbahnen für Zins pro 1904:

Fr. 1,350,142, anzulegen zu mindestens 3½ % . . . 47,255

e. Barsaldo geschuldet von der Bundeskasse:

Fr. 751,326, anzulegen zu mindestens 3½ % . . . 26,296

Total Einnahmen 2,174,909

Ausgaben.

Rentenzins von Fr. 69,333,000 à 3 % 2,079,990

Brutto-Einnahmenüberschuß 94,919

Bringen wir hiervon in Abzug:

1. Jährliche Provision und Spesen auf der Rente im Durchschnitt Fr. 10,000

2. Für Verwaltungskosten des Fonds zirka " 5,000

15,000

so verbleibt ein reiner Einnahmenüberschuß 79,919
oder rund Fr. 80,000.

Die Annahme des sogenannten Vermittlungsvorschlages des Verwaltungsrates der Bundesbahnen würde also zur Folge haben, daß der Bund sofort

mehr als sechs Millionen Franken auszulegen hätte, die Bundesbahnen dagegen alljährlich einen Profit von 80,000 Franken machen würden. Dabei ist zu bemerken, daß die gegenwärtige Lage des Geldmarktes gestatten würde, die verfügbaren Gelder des Eisenbahnfonds zu einem Zinsfuß von mindestens $3\frac{3}{4}\%$ in guten Papieren anzulegen, und daß ferner die bisherigen Titel des Eisenbahnfonds zu einem Kurse in das Inventar eingestellt sind, der einen Kursgewinn in Aussicht stellt.

Würden diese Fr. 80,000 am Ende eines jeden Jahres kapitalisiert und zu $3\frac{1}{2}\%$ angelegt, so wäre in 42 Jahren ein Kapital erreicht von Fr. 7,667,890, und so der gesamte Emissionsverlust mehr als gedeckt. Nach 55 Jahren, d. h. Ende 1960 betrüge der so kapitalisierte Betrag bereits Fr. 13,326,400, also fast gar so viel als das ganze Defizit des Eisenbahnfonds (Emissionsverlust des Renteanleihens und Minderwert der Prioritätsaktien).

Es liegt auf der Hand, daß die Übergabe des Eisenbahnfonds auf einer andern Grundlage erfolgen muß. Wir glauben, das Richtigeste wäre, diesen Fonds in der Weise auf die Bundesbahnen zu übertragen, daß diese dermalen dadurch keine Mehrbelastung, aber auch keinen Gewinn erzielen. Zu diesem Behufe genügt es, die Summe von Fr. 6,368,884, welche der Bund nach dem Vorschlage des Verwaltungsrates der Bundesbahnen für den Minderwert der Prioritätsaktien vergüten sollte, um einen Betrag, der das Kapital des obigen Überschusses von Fr. 80,000 zu $3\frac{1}{2}\%$ darstellt, d. h. um Fr. 2,285,714 zu kürzen *).

*) Der Nachweis, daß der Vorschlag des Verwaltungsrats der Bundesbahnen nicht annehmbar ist, kann auch folgendermaßen geleistet werden.

Nach diesem Vorschlag würden die Aktiven des Eisenbahnfonds auf 31. Dezember 1904 umfassen:

Nominalwert der 77,151 Prioritätsaktien	Fr. 38,575,500
Wertschriften inklusive Marchzins	„ 14,889,897
Guthaben bei der eidgenössischen Staatskasse	„ 751,326
„ „ den Bundesbahnen	„ 1,350,142
Vom Bunde zu vergütender Minderwert der Prioritätsaktien	„ 6,368,884
Total	Fr. 61,935,749

Die Passiven bestehen in der Rentenschuld im Nominalwert von Fr. 69,333,000 mit einer jährlichen Rente zu 3% im Betrage von Fr. 2,079,990. Nun ist aber der gegenwärtige normale Zinsfuß der Bundesbahnanleihen nicht 3%, sondern $3\frac{1}{2}\%$ und es ist somit der Summe der Aktiven nicht der Nominalbetrag des Renteanleihens, sondern der zu $3\frac{1}{2}\%$ kapitalisierte Betrag der Rente gegenüberzustellen mit „ 59,428,285

woraus sich ein Überschuß der Aktiven ergibt von Fr. 2,507,464 der also noch höher ist als der oben berechnete.

Die vom Bunde zu vergütende Summe würde somit betragen, abgesehen von dem von der Staatskasse geschul-

deten Barsaldo	Fr. 6,368,884
weniger	„ 2,285,714

Fr. 4,083,170

oder abgerundet Fr. 4,000,000.

Gegen Ausbezahlung dieser Summe von vier Millionen Franken hätte die Bundesbahnerverwaltung den Eisenbahnfonds mit seinen Aktiven und Passiven zu übernehmen. Ihr würde somit der Dienst der Eisenbahnrente vom 31. Dezember 1904 hinweg obliegen und es würde ihr überlassen, deren Amortisation sei es durch Rückkauf, Rückzahlung oder Konstituierung eines eigenen Amortisationsfonds durchzuführen.

Dieser Beitrag von 4 Millionen Franken zur Deckung des Defizits des Eisenbahnfonds stellt nicht das ganze Opfer dar, das der Bund in dieser Angelegenheit darbringt, sondern es sind noch dazu zu rechnen die in den Jahren 1892, 1893 und 1894 zur Deckung des Ausfalls der Gewinn- und Verlustrechnung geleisteten Zuschüsse im Gesamtbetrage von Fr. 1,560,856. Die Zuwendungen des Bundes an diesen Fonds würden somit betragen **Fr. 5,560,856**, ohne die Zinsen der erstern Summe, welche auch eine beträchtliche Einbuße bedeuten.

*

*

*

Bei diesem Anlasse ist noch ein Rechtsverhältnis zu regeln, das mit dem Rückkauf der J. S. Bahn im Zusammenhang steht. Wir meinen den Simplon-Subventionskonto.

An den Simplondurchstich war durch Bundesgesetz vom 22. August 1878 von Seite des Bundes ein Beitrag von 4¹/₂ Millionen Franken bewilligt worden. Diese Summe war vom Bund einzubezahlen; die betreffenden Subventionsaktien sollten aber laut Vereinbarung den Kantonen abgetreten werden. Diese Subvention ist in 5 Raten von je Fr. 900,000 in den Staatsrechnungen von 1898—1902 verrechnet worden. Von den Fr. 4,500,000 wurden einbezahlt unter vier Malen insgesamt 40,8%

oder	„ 1,836,000
----------------	-------------

und der Restbetrag mit Fr. 2,664,000 in den sogenannten Simplonsubventionskonto gelegt, der jetzt noch unter den Passiven der Kapitalrechnung der eidgenössischen Staatsrechnung figuriert.

Nun werden aber nach Maßgabe von Art. 5 des Rückkaufvertrages über die Jura-Simplon-Bahn vom 23. Oktober 1903 die Zeichner von Simplonsubventionsaktien von allen weiteren Einzahlungen befreit, wenn sie erklären, auf ihre Rechte als Aktionäre zu verzichten, was die Generalversammlung der Bahn so gleich nach Ratifikation des Vertrages konstatieren sollte. Diese Feststellung hat in der Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplon-Bahn vom 20. November 1903 in Bern stattgefunden, so daß jede weitere Einzahlung der Subvenienten des Simplontunnels dahingefallen ist.

Dieser Simplonsubventionskonto ist seither unverändert geblieben. Nach der Liquidation des Eisenbahnfonds bzw. nach dessen Übertragung an die Bundesbahnverwaltung besteht kein Grund mehr, ihn weiterzuführen, so daß er aufgehoben werden kann. Es bedeutet dies eine Verminderung der Passiven der Eidgenossenschaft um Fr. 2,664,000 und eine teilweise Kompensation für die Opfer, welche der Bund für die Liquidation des Eisenbahnfonds bringt.

Wir haben nachstehend alle unsere Anträge in die Form eines Bundesbeschlusses gekleidet, dessen Annahme wir Ihnen hiermit empfehlen.

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

Bern, den 19. Juni 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

die Liquidation des Eisenbahnfonds, beziehungsweise dessen Übertragung an die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsichtnahme einer Botschaft des Bundesrates
vom 19. Juni 1905,

beschließt:

Art. 1. Der Eisenbahnfonds geht mit seinen Aktiven und Passiven an die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen über. Die Übertragung findet rückwirkend auf 31. Dezember 1904 statt in dem Sinne, daß alle Einnahmen und Ausgaben von diesem Tage an auf Rechnung der schweizerischen Bundesbahnen erfolgen.

Art. 2. Das Kapital des 3 % Eisenbahnrentenanleihe von 1890 ist infolgedessen unter die Passiven der schweizerischen Bundesbahnen einzustellen, welche letztere dessen Verzinsung und allfällige Amortisation übernehmen, gemäß den Bestimmungen der Bundesbeschlüsse vom 27. Juni 1890 (A. S. n. F. XI, 711) und 19. Dezember 1890 (A. S. n. F. XI, 724).

Art. 3. Zur Deckung des Defizits des Eisenbahnfonds leistet die Eidgenossenschaft aus ihren allgemeinen Mitteln einen Beitrag von vier Millionen Franken, zahlbar bei Übergabe des Fonds in Wertschriften oder in bar.

Art. 4. Die Übergabe des Eisenbahnfonds an die schweizerischen Bundesbahnen hat innerhalb Monatsfrist nach Inkrafttreten dieses Bundesbeschlusses stattzufinden.

Art. 5. Der bisher in der eidgenössischen Staatsrechnung aufgeführte Simplonsubventionskonto im Betrage von Fr. 2,664,000 wird hiermit aufgehoben und ist in der eidgenössischen Staatsrechnung pro 1905 aus den Passiven des Bundes zu entfernen.

Art. 6. Dieser Bundesbeschluß tritt als nicht allgemein verbindlich sofort in Kraft.

Art. 7. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Liquidation des Eisenbahnfonds bzw. die Uebertragung desselben an die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen. (Vom 19. Juni 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1905
Date	
Data	
Seite	446-468
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 505

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.