

# Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang IV. Band II.

N<sup>ro.</sup> 27.

Samstag, den 12. Juni 1852.

---

Man abonniert ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1852 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

---

## Bericht und Anträge

derjenigen

Abtheilung der Eisenbahnkommission des schweizerischen Nationalraths, welche den Bau und Betrieb von Eisenbahnen den Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen will.

(Vom 1. Mai 1852.)

Tit.

Die unterzeichneten Mitglieder der Eiser-Kommission, welche der Schweizerische Nationalrath zur Prüfung und Begutachtung des, mit bundesrätthlicher Botschaft vom 7. April 1851 vorgelegten, von reichhaltigen technischen und finanziellen Expertengutachten und statistischen Beilagen begleiteten Gesetzesentwurfs über Erstellung schweizerischer Eisenbahnen, schon vorläufig am 11. Dez. 1849 ernannt hat, — konnten sich in

einem Hauptpunkte der Ansicht und dem Befund ihrer verehrten Kollegen nicht anschließen.

Der Punkt, Tit., in welchem die Ansichten der Unterzeichneten von denjenigen der Mehrheit Ihrer Kommission abweichen, ist in ihren Augen so wesentlich und entscheidend für die Eisenbahnfrage an sich, — so weittragend und folgenschwer in Bezug auf die waltenden föderal-politischen, finanziellen und volkswirtschaftlichen Verhältnisse der Eidgenossenschaft und der Kantone, — so tiefrückwirkend und einflussreich auf das bundesstaatliche und kantonale Leben, wie es sich seit Einführung der neuen Bundesverfassung zu entwickeln begonnen hat, — daß sich die Unterzeichneten der Pflicht nicht entschlagen durften, ihre, in diesem Cardinalpunkt von der Kommissionmehrheit abweichenden Ansichten und Anträge in einem besondern Minderheitsgutachten so gut zu rechtfertigen, als es die, für die Abfassung desselben zugemessene, Zeit zu thun erlaubte.

Nicht daß wir, Tit., mit unsern Kollegen der Majorität über den Zweck und die Bedeutung der Eisenbahnen, über den Nutzen und die Nothwendigkeit dieses neuen Transportmittels im Meinungszwiespalte lägen. O nein, in keiner Weise! Sollte auch, um mit Friedrich List zu sprechen, die Eisenbahn=Dampfwagenfahrt nicht gerade der Herkules in der Wiege sein, der die Völker von der Plage des Kriegs, der Theuerung und Hungersnoth, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, der Unwissenheit und des Schlendrians erlösen, ihre Felder befruchten, ihre Werkstätten und Schächten beleben wird, — wir sind darum nicht weniger mit dem Meisten einverstanden, was die Mehrheit Ihrer Kommission zu Gunsten des neuen Transportmittels sowohl im Allgemeinen, als für die Schweiz insbesondere, auf eine so beredete

Weise in die ersten Abschnitte ihres Berichtes niedergelegt hat.

Die Schweiz zumal, obwohl mit einem trefflichen Netz von Landstraßen und Chaussees versehen, muß, — das ist auch unsere vollendete Ueberzeugung, — zu Einführung des neuen, ohne allen Vergleich vollkommneren Systems der Metallstraßen um so entschiedener Hand biethen, je weniger sie in ihrer geographisch = isolirten Lage, in ihrer Entfernung von der Seeküste, ihrem Mangel an Kanälen und einer tüchtigen Flußschiffahrt, ihrer dichten Bevölkerung, ihrer reichen Produktion und Konsumtion und der dadurch noch nothwendiger gewordenen Erleichterung des Verkehrs im Innern und nach Außen, — des neuen Transportmittels auf die Dauer wird entbehren können.

Wenn die kleine Schweiz, in industrieller und kommerzieller Bedeutung an die ersten Industrie- und Handelsstaaten Europas sich anreihend, an Kapitalien und Unternehmungsgeist nie die letzte, wenn es galt, durch Erhöhung der Produktions- und Konsumtionsfähigkeit des Volkes den Nationalreichtum und den allgemeinen Wohlstand zu vermehren, — in Verbesserung ihres Transportsystems mittelst Umgestaltung wenigstens der Haupt- routen in Schienenwege — bis zur Stunde hinter den meisten europäischen Ländern zurückgeblieben ist, — so liegt der Grund dieses Zurückbleibens keineswegs in der Unaufgeklärtheit oder Gleichgültigkeit der öffentlichen Meinung hinsichtlich des neuen Transportmittels. Derselbe ist vielmehr wesentlich theils in unsern frühern Föderativ- verhältnissen, theils in den aufgeregten politisch = kritischen, allen derartigen, materiellen Bestrebungen ungünstigen Zuständen des letzten Jahrzehnts, theils endlich in dem Umstande zu suchen, daß man sich die Terrain = Schwier-

rigkeiten der schweizerischen Hochebene für Anlegung von Schienengeleisen weit größer einbildete, als sie anderweitige, zumal in ähnlichen Gebirgsgegenden des benachbarten Deutschlands gemachte, Erfahrungen (in der jüngsten Zeit herausgestellt haben.

Wurde doch, um des letzten Umstandes vorab mit ein paar Worten näher zu erwähnen, von einem berufenen Fachmann noch im Jahre 1850 das für so viele Eisenbahnfreunde in der Schweiz höchst abschreckende und entmuthigende Axiom aufgestellt, „daß man mit Lokomotiven auf einer Steigung von 1:40 Fuß nur 20 Tonnen Bruttonutzlast fortbewegen könne“, — während kaum ein Jahr nachher die Maffei'sche Lokomotive Bavaria den österreichischen Bergpaß Semmering bei einer Steigung von 1:40 von nur 600 Fuß Halbmesser mit einer Geschwindigkeit von  $2\frac{1}{2}$  deutschen Meilen per Stunde und einer Bruttolast von 3500 bis 4000 Zentner siegreich überwand und die Erfahrungen glänzend bestätigte, welche man schon vorher, zuerst auf der bayerischen Südnordbahn zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast und nachgerade auf der württembergischen Bahn über die rauhe Alb zwischen Gaislingen und Ulm gemacht hatte.

Was hinwieder die frühern Bundeszustände betrifft, so weiß man, daß, wenn damals ein Kanton den Zug eines von dem Nachbarlande projektierten Schienenweges durch sein Gebiet verweigert, oder sich mit demselben über dessen Richtung, über die Anbringung eines Bahnhofes, einer Zweiglinie u. dgl. nicht hätte vereinbaren können, weder Macht noch Acht, weder Mittel noch Titel vorhanden gewesen wären, um die Renitenz des Widersachers zu brechen. Es war die glückliche Wende der schweren Krisis des abgelaufenen fünften Jahrzehents, welche uns zur lange vergeblich angestrebten Reform der

alten, mangelhaften Bundesverhältnisse geführt, das Föderativband gekräftigt, dem Kantonalegoismus Schranken gesetzt und die frühere politisch-merkantillische Zerissenheit und Schwäche gehoben hat, die der Einführung oder weitem Ausbildung des neuen mächtigen Transportsystems in unserm Vaterlande fast unübersteigliche Hindernisse in den Weg legte.

Also — wir wiederholen es und das Vorangeschickte soll es über jeden Zweifel erheben, — nicht über den Zweck und die sociale Bedeutung der Eisenbahnen, über den volkswirthschaftlichen Nutzen und die Nothwendigkeit derselben für die Schweiz ist die unterzeichnete Minderheit mit der Mehrheit der Kommission zwiespältiger Ansicht, — sie ist es lediglich über das Mittel, welches zu Erreichung des Zwecks ergriffen werden soll.

Die Mehrheit Ihrer Kommission will nämlich, Tit., die Eisenbahnunternehmungen in der Eidgenossenschaft unbedingt zur Staatssache, d. h. zur Angelegenheit des Bundes und der dabei zunächst beteiligten Kantone machen, während dem wir vorschlagen, vor Allem die Kantone, welche Eisenbahnen wollen oder anstreben müssen, den Weg des Gesellschafts- oder Privatbaues betreten zu lassen und dabei auch jede Kombination der behaupteten Vortheile beider Systeme mittelst Zinsengarantie, Anleihen u. s. w. von Seiten des Bundes auszuschließen.

Zur Rechtfertigung unserer Ansicht und zur Begründung der Anträge übergehend, die wir gegen das Ende dieser Berichterstattung in Form eines Gesetzesvorschlags artikulirt Ihrer Berathung und Ihrem Entscheide vorzulegen uns die Ehre geben, werden wir zu erörtern und nachzuweisen versuchen:

I. Daß im Allgemeinen die von der Kommissionsmehrheit zu Gunsten des Staatsbaues angeführten Gründe keineswegs einem überall ausschließlich anwendbaren, absolut gültigen, mit dem Grundsatz des Privatbaues in unverföhnlichem Widerspruch liegenden Prinzip entfließen, sondern bloß relativen Werth und Bedeutung haben, und demnach je nach der Eigenthümlichkeit der Zustände und Verhältnisse eines Staates, in welchem man Eisenbahnen bauen will, denjenigen Gründen weichen müssen, die für den Privatbau geltend gemacht werden;

II. daß gewisse, spezielle Hauptübelstände, welche nach den Behauptungen der Majorität von dem Gesellschaftsbau unzertrennlich sein sollen, theils ungegründet oder übertrieben, theils so beschaffen sind, daß dieselben in der Schweiz entweder selten oder gar nicht eintreten, oder, wo sie befürchtet werden, durch geeignete Maßregeln gemildert, beziehungsweise verhütet werden können;

III. daß und warum für die Schweiz in Anbetracht der hier waltenden eigenthümlichen, geographischen, politisch-föderalen und finanziellen Verhältnisse der Gesellschaftsbau dem Staatsbau vorzuziehen ist;

IV. daß und warum wir erwarten, man werde auf dem Wege des Gesellschaftsbaues die Geldmittel für die Erstellung der hauptsächlichsten schweizerischen Eisenbahnen erhalten, ohne in die vorgeschlagenen, dem Bund nicht zu empfehlenden Systeme der Ga-

rantie eines Zinsen=Minimums oder in Darleihen, Subventionen zc. eingehen zu müssen, welchen gemäß zu Gunsten von Eisenbahn=Gesellschaften, die Bundeskasse mit ihren Hilfsquellen in Mitleidenschaft gezogen werden soll;

V. für den letzten Abschnitt des Berichts werden wir uns die Stellung unserer Anträge in Form eines Gesetzes=Entwurfs und die spezielle Rechtfertigung derselben vorbehalten.

### §. I.

Würdigung der von der Kommissionsmehrheit für den Staatsbau und gegen den Gesellschaftsbau vorgebrachten allgemeinen Gründe.

Die Majorität Ihrer Kommission, Tit., welche sich für den Staatsbau ausspricht, zieht zunächst aus dem Zweck der Eisenbahnen die Nothfolge, daß dieselben von dem Staate und nur von dem Staate gebaut und betrieben werden sollen. Der Zweck der Eisenbahnen als Transportmittel — also wird von dieser Seite räsonnirt — sei ein socialer, er berühre, da der Transport der Personen und Waaren auf den Tausch, der Tausch auf die Produktion und Consumption, — auf die Arbeit, demnach auf alle Natur-, Arbeits- und Kapitalkräfte ein- und zurückwirke, — unmittelbar die Gesellschaft, den Staat, die Nation. L'échange c'est l'état! Erscheine der Zweck der Eisenbahnen aber als ein socialer und nationaler, so können diese — also wird von der Majorität gefolgert — zweckmäßig auch nur von dem Staate

als solchem, nicht von Vereinen, Korporationen zc. ge-  
 gebaut und betrieben werden. Das Prinzip, nach welchem  
 der Staat handle, sei das öffentliche Wohl, das Ziel,  
 welches er erreiche, die Wahrung und Förderung der  
 Interessen Aller; das Prinzip der Privatvereine und  
 Privatgesellschaften hingegen sei der Egoismus, ihr Ziel  
 der Gewinn und die Kapitalausbeutung in allen For-  
 men. Das Kapital habe keinen Patriotismus; Gewinn  
 und öffentliches Wohl lägen in unversöhnlichem Wider-  
 spruch.

So untadelig dergleichen allgemeine Sätze und Fol-  
 gerungen in der Doktrin sich ausnehmen mögen, so  
 abweichend von der Theorie machen und gestalten sich  
 oft die Dinge im Leben. Oder ist etwa überall die Re-  
 gierungsgewalt in demjenigen, was sie verwaltet, die  
 Schützerin der allgemeinen Wohlfahrt gegen das Ueber-  
 wuchern der Sonderinteressen des Individualismus und  
 erblicken wir hinwieder nirgends Privatvereine, welche  
 durch ihre Vereinsbestrebungen, wenn sie auch dabei  
 ihren eigenen Nutzen nicht vernachlässigen, zur Mehrung  
 des Nationalwohlstandes wesentlich beitragen? Ist nicht  
 neben der Spekulationsucht der Aktiengesellschaften auch  
 der unverwüßliche Appetit des Fiskus und sein ange-  
 borner Hang zur Plusmacherei, ist nicht neben der Un-  
 ersättlichkeit der Bankokratie auch die Vielbegehrlichkeit  
 der Bürokratie sprüchwörtlich geworden?

Die von der Majorität für den Staatsbau geltend  
 gemachten Sätze beweisen daher absolut gar nichts; sie  
 erscheinen aber zudem in ihrer Folgerung nichts weniger  
 als ungefährlich.

Obwohl wir wissen, sogar ausnahmsweise und unter  
 Umständen gerne zugeben, daß der Regierungsgewalt  
 außer den bekannten ihr zukommenden Attributen, auch

weitere wichtige materielle Interessen anvertraut werden können und daß ihr dergleichen in der That, z. B. gerade der Bau und Betrieb von Eisenbahnen in verschiedenen Staaten mit ziemlich gutem Erfolg anvertraut worden sind, so müssen wir uns doch im Allgemeinen gegen eine willkürliche Ausdehnung der Regierungsgewalt, wo solche nicht durch die Wucht außerordentlicher Umstände absolut geboten erscheint, entschieden erheben. Wir erheben uns namentlich gegen die Folgerung, als ob Eisenbahnen und andere Bauten, neue Einrichtungen, Industrien etc., weil selbe mit dem öffentlichen Wohl in einem nähern oder entferntern Zusammenhange stehen, gerade darum auch vom Staate selbst erstellt, besorgt oder betrieben werden müssen. Derartige Schlussfolgerungen, wollte man sie überall konsequent geltend machen, würden zur heillosen staatlichen Gesamtwirtschaft führen, in welcher bekannte Utopisten das Ziel ihrer socialistischen Bestrebungen erblicken. Denn mit dem gleichen Rechte, mit welchem heute die Majorität der Kommission in der Absicht, den Bau der Eisenbahnen dem Staate zu überbinden, ausruft: „l'échange c'est l'état“, — mit demselben Rechte könnten morgen Andere dem Staate zurufen: „organifire die Arbeit, — le travail c'est l'état! Die Staatsgesellschaft (la bonne souveraine) kann allein das schreiende Mißverhältniß zwischen Industrialismus und Agrikultur, zwischen dem Handwerk und der Fabrik, zwischen dem Kapital und der Arbeit gerechtermaßen ausgleichen...“ Wieder Andere könnten sagen: „Staat, organifire du den Kredit —, le crédit c'est l'état! Schaffe dem Kaufmann eine Handels-, dem Fabrikanten eine Industrie-, dem Landmann eine Hypotheken-, dem Handwerker eine Gewerksbank. Denn du, o Staat, bist allein der Schöpfer und Erhalter, der Wahrer und Vertheiler,

der König und Souverän des Credits; Privaten und Gesellschaften suchen nur den Wucher und die spekulative Ausbeutung des Kapitals.“

Dahin, Lit., führen solche allgemeine, doktrinäre Sätze und Folgerungen!

Die Minorität Ihrer Kommission leitet eine andere Grundanschauung. Oberster, staatswirthschaftlicher Grundsatz, zumal in demokratischen Republiken, soll nach ihrer Ansicht sein und bleiben: Die Privatthätigkeit ungehemmt gewähren zu lassen, so lange sie den Staatszweck nicht gefährdet und Alles aus dem Wege zu räumen, was deren Emporkommen und freie Entwicklung stört oder hindert. Die Staatsgewalt soll nach diesem Grundsatz nur da und dann unmittelbar einschreiten, wo und wann ein öffentlicher Zweck aus Wohlfahrtsgründen nur von ihm gehörig erreicht, die Ausführung eines allgemein nothwendigen Projekts zum Nachtheil der Gesamtheit verzögert oder in den Händen von Privaten, Vereinen &c. nicht mit gutem Gelingen erzielt wird. Je mehr sich die althergebrachten, regelmäßigen Anforderungen der Staatsgesellschaft an den einzelnen Steuerpflichtigen für ein den gemeinen Mann erleichterndes Wehrwesen, für unentgeltliche Beschulung, für eine bessere Armenunterstützung, für ein vollkommneres Justiz-, Polizei-, Steuer- und Kreditwesen &c. in Folge derjenigen fast von Tag zu Tag wachsenden Ansprüche steigern, die umgekehrt von einzelnen Bürgern an den Staat und seine Finanzen gestellt werden, — desto mehr ist der freien Entwicklung einer geregelten Betriebsamkeit des Associationsgeistes zu überlassen, und die Vereinigung der Privatkräfte zu großartigen, gemeinnützlichen Unternehmungen zu begünstigen. Je größer die Anzahl der Geschäfte und Anstalten ist, bei welchen das Volk,

die Privaten und Vereine sich unmittelbar betheiligen, desto besser wird der Staat, zumal der republikanische, gedeihen.

Aber — wirft man uns entgegen — eine in Wahrheit freie Association für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen ist eben so wenig möglich, als bei solchen „Monopolen“, die der Staat einer Privatgesellschaft konzessionirt, eine wahrhaft freie Konkurrenz möglich und denkbar erscheint. Dort — sagt man — werden die Geld- und sogenannten Eisenbahnkönige, hier werde das Monopol der privilegierten Metallstraßen, die zuerst vom Staate konzessionirt worden seien, zum Nachtheil des öffentlichen Wohls ihren verderblichen Einfluß üben.

Abgeneigt hier einläßlicher auseinander zu setzen, daß ganz ähnliche Einwürfe, wie die eben erwähnten, gegen die Ausbeutung der Arbeit in Gesellschaftsbergwerken, Vereins- und Privatfabriken aller Art, — gegen die Ausbeutung des Credits durch Privat- und Gesellschaftsbanken gemacht werden können und gemacht worden sind, ohne daß man darum überall im Ernst dazu geschritten wäre, dem Staat die Organisation der Arbeit à la Blanc oder die Organisation des Credits à la Proudhon zur Pflicht zu machen, — bemerken wir nur im Allgemeinen, daß, was zunächst die Allmacht der sogenannten Geldkönige bei Aktiengesellschaften, ihre Konventionen unter sich und das Agiotage-Unwesen betrifft, der Mißbrauch einer Sache den guten Gebrauch nicht aufhebt. Wer möchte um der Alchymie die Chemie, wer um der Astrologie die Astronomie verwerfen, wer die Gerichte abschaffen, weil es Hexenprozesse gegeben hat. So viel ist sicher, daß ein richtig begründetes, ein ehrlich und gut verwaltetes Aktienunternehmen noch nicht leicht zu Fall gekommen ist. Dazu aber eben haben wir einen

Staat und eine Staatsgewalt, um in Fällen von Mißbräuchen, von Ein- und Uebergreifen der Privat- und Vereinsindustrie in die Rechte und Interessen der Gesamtheit, oder einzelner Klassen von Bürgern in Fällen von Verletzungen und Beeinträchtigungen der öffentlichen Wohlfahrt durch dieselben, wo und in welcher Richtung sich solche zeigen möchten, zum Heile Aller und für Alle zu hindern oder zu unterdrücken. Das Schlimmste scheint übrigens auch hier überstanden und überwunden zu sein. Gerade weil man diesfalls bei Privateisenbahnunternehmungen in der Vergangenheit theure Erfahrungen gemacht hat, werden sich dieselben in der Zukunft, zumal bei uns in dem Maße nicht wiederholen. Schon in Preußen, wo auch die Gesellschaften den Eisenbahnbau begannen, erlebte man wenigstens keine Hudsoniaden und die königlich preußischen Gesetze über die Aktiengesellschaften vom 3. November 1838 und 9. November 1843 haben übrigens Fingerzeige gegeben, daß und wie man dem Bahnaktienchwandel, überhaupt dem gemeinschädlichen Treiben der s. g. Eisenbahnkönige mildern und abhülfslich entgegenzutreten kann.

Wir berühren nun noch mit ein paar Worten den Einwurf der Kommissionsmajorität, als liege schon in der staatlichen Konzessionirung von Eisenbahnbauten an Privatgesellschaften ein Monopol, das, weil es, einmal ertheilt, die Konkurrenz rechtlich, jedenfalls faktisch ausschliesse, gemeinschädlich wirke.

Wir erwidern: Gerade der Umstand, daß keine Gesellschaft ohne hoheitliche Konzession Eisenbahnen bauen und betreiben darf, beweist schlagend, daß es sich hier nicht blos um ein Gewerbsmonopol, sondern auch um verliehene Hoheitsrechte handelt, denen die korrespondi-

renden, das Staatswohl beschlagenden Pflichten zunächst gegenüber stehen. Geschieht es nun auch, daß in den Konzessionsakten denjenigen, welche den Bau von Eisenbahnen mit ihrem Gelde auf ihre Gefahr und Wagniß unternehmen, diese oder jene Sonderrechte ertheilt werden, so geschieht dies keineswegs, um Gewerbsprivilegien zu bewilligen, sondern deswegen, weil der Staat, hätte er selbst den Risiko des Baus übernommen, ebenfalls so und nicht anders gehandelt haben würde. Koalitionen von Eisenbahngesellschaften zum Zweck verkehrschädlicher wucherischer Hochhaltung der Fahrpreise — würde auch der Staat nicht reprimirend dagegen einschreiten, — vermöchten sich heut zu Tage vor der überwältigenden Macht der öffentlichen Meinung und ihrer Organe sicher nicht auf die Dauer zu halten.

Endlich bemüht sich die Majorität der Kommission, Ihnen, Eit., mit einer Stelle aus Lamartins Kammerreden einen wahren Schrecken einzulösen vor dem gefährlichen Einfluß, welchen eine Eisenbahngesellschaft — ein wahrer Staat im Staate — auf alle erdenklichen Verhältnisse des Privat- und öffentlichen Lebens ausüben werde. Solche Gesellschaften werden — behauptet man, — indem sie sich den gesammten beweglichen Besitz dienstbar machen, durch Ausgabe von Kreditpapieren eine Art Münzrecht ausüben, eine neue Aristokratie, gefährlicher als die alte begründen, den Kredit des Staates untergraben, ja die Staatsgewalt selber beherrschen.

Wir können diese Befürchtungen nicht theilen. Die Gesellschaften, vor welchen man sie so eindringlich warnt, erhalten keine schädlichen Privilegien, sie werden nicht zu ihrem ausschließlichen, sondern auch zum allgemeinen Nutzen unter der Aufsicht des Bundes- und der Kantons-

nalhoheit nach gegebenen Vorschriften von einer hoheitlichen Konzession Gebrauch machen, sie werden ein Eigenthum benutzen, das sie selber schaffen. Sie werden der Gesamtheit nützen, wenn die Grundsätze ihrer Verwaltung diejenigen der Gleichheit, sie werden nur dann schaden, wenn diese Grundsätze der Gesamtheit ungebührliche Lasten auferlegen. Sie werden kein Münzrecht üben, sondern nur denjenigen, welche ihnen ihre Kapitalien anvertrauen, Verschreibungen ausstellen. Sie werden den Kredit des Staates, wenn ihre Unternehmungen im richtigen Verhältnisse zu dem öffentlichen und Privatvermögen stehen, schonen und befestigen und demselben nur dann schaden, wenn sie dieses Verhältniß überschreiten. Sie werden endlich keine Herrschaft üben auf eine starke Regierung, am wenigsten in demokratischen Republiken, in welchem die Staatsgewalt ihr hohes Mandat unmittelbar vom Volke empfängt.

Doch sehen wir uns in der Wirklichkeit um und fragen wir uns, ob die Ansichten, die wir entwickelt, ihre Anwendung im Leben gefunden und ob der Bau und Betrieb von Eisenbahnen da, wo sie in den Händen von Gesellschaften ruhen, wirklich im Allgemeinen die schlimmen Folgen gehabt haben, welche die Majorität der Kommission als mit dem Prinzip des Privatbaues unzertrennlich verbunden schildert.

Lassen Sie uns, Tit., die rasche Umschau mit den Vereinststaaten von Nordamerika beginnen, einem Lande, das, wie die Schweiz, demokratisch regiert wird, wie die Schweiz eine Republik, wie die Schweiz einen Bundesstaat von verschiedenen, wechselseitig unabhängigen, souveränen Ständen bildet.

Wir fragen nun, vindiziert sich in Nordamerika auch der Staat Alles, was „öffentlich“ heißt, für seine

Organe, läßt es nicht vielmehr — die mächtige Triebfeder der Aktienspekulation in das regulirende Räderwerk der Staatsmaschine fassend — dem Volke und seinen Vereinen den weitesten Spielraum für seine Thatkraft? Wo läßt man die industriellen Associationen ungehemmter gewähren, als in dem demokratischen Nordamerika? Von den 10,814 englischen Meilen nordamerikanischer Eisenbahnen, welche 1851 vollendet waren, ist unsers Wissens keine einzige Staatsbahn. Einige Bahnen, die früher von einzelnen Staaten gebaut waren, sind später an Private verkauft worden. Hier haben sich die einzelnen Staaten und zwar nur in seltenen Fällen durch Uebernahme eines Theils der Aktien an Eisenbahnunternehmungen betheiligt. In den Verfassungen einiger Staaten ist es sogar ausdrücklich verboten, für derartige Unternehmungen Vorschüsse aus der Staatskasse zu machen.

Ist nicht ganz dasselbe in Großbritannien der Fall? Sind nicht in diesen beiden neben der Schweiz freiesten Ländern der Erde, wo die umfangreichsten, großartigsten Transportsysteme ihren Anfang nahmen und am längsten schon ihre wundersame Wirksamkeit äußern, gerade die Eisenbahnen das Werk der Privat- und Associationsthätigkeit?

In den vereinigten Staaten von Nordamerika hat die Unions- oder Bundesregierung mit der einzigen Ausnahme einer Schenkung von Staatsland an Illinois im Jahre 1850, beim Bau der Eisenbahnen in keiner Weise sich betheiligt. Diese wurden meist von den Privaten, Gesellschaften, Korporationen, namentlich von den Städten, die häufig dafür ihre sämtlichen Genossengüter und Renten einsetzten, hier mit,

dort ohne Aktien- oder Anleihenunterstützungen Seitens der einzelnen Staaten gebaut.

Hat in allen nordamerikanischen Republiken der Gesellschaftsbau der Eisenbahnen jene schrecklichen Folgen gehabt, die, nach den Behauptungen der unbedingten Verehrer des Staatsbaues, mit jenem unausweichlich verbunden sein sollen?

Sind nicht in England, Schottland und Irland von den Aktiengesellschaften gegen 2250 Stunden lange Schienenwege erstellt und hiefür nahe an 6000 Millionen Franks zusammengelegt worden, ohne daß sich der englische Fiskus bei diesen ungeheuren Eisenbahnunternehmungen betheiligt hätte. Es gibt in Großbritannien bis zur Stunde noch keine Staatsbahn. Um dem armen Irland aufzuhelfen, ließ die englische Regierung im Jahre 1837 ein Eisenbahnnetz für dieses Land ausarbeiten und beabsichtigte von dem Parlament die nöthigen Kredite zu dessen Ausführung zu verlangen; allein die Sache fand keinen Anklang. Die im Bericht der Kommissionmehrheit erwähnte Peelsche Enquête konnte in der Wesenheit nur heilsame gesetzliche Maßregeln gegen den Agiotage-Unfug veranlassen und erzielen, die allerdings in Folge der prellerischen Treibereien der s. g. Princes of rails und ihrer Nachahmer, nothwendig geworden waren.

Hollands Generalstaaten, als ihnen die Regierung im Februar 1838 den Vorschlag machte, auf dem Wege des Staatsbaus Amsterdam mit dem Rhein durch Eisenbahnen zu verbinden, verwarfen diesen Vorschlag, so daß der König, der sich für die Ausführung dieser Bahnlinie besonders interessirte, genöthigt war, den Bau auf seine Kosten zu unternehmen.

Dänemark überließ die eisenbahnliche Verbindung der Nordsee mit dem baltischen Meere Privatgesellschaften.

Auch den Eisenbahnunternehmungen in Frankreich lag von jeher das Prinzip des Gesellschaftsbaus zu Grunde. Von den circa 650 Stunden langen Schienenwegen, die circa 1010,000,000 Fr. kosteten, sind weitaus die meisten von Kompagnien gebaut worden. Daß der Staat wegen Mangel an pflichtiger Ueberwachung des Gebahrens der letztern namentlich in Bezug auf den Trafik mit Bahnaktien und Aktienpromessen, hin und wieder mit Subventionen, Anleihen und Zinsgarantien und später mit dem Gesetz vom 11. Juni 1842 zu Hülfe kam, schwächt die Thatsache des Gesellschaftsbaus in Frankreich um so weniger, als auch nach dem Gesetz von 1842 der Staat wesentlich nur den Oberbau übernahm, alles übrige nach wie vor der Betriebsamkeit der Associationen überließ.

Die Gesamtlänge der deutschen Eisenbahnen erstreckte sich anfangs 1852 auf 1034 deutsche Meilen. Obwohl in den letzten Jahren manche der deutschen Staatsregierungen den Staatsbau in ihrem monarchischen Interesse fanden und an demselben um so mehr Geschmacf fanden, mit je kurzfristigerem oder gleichgültigerem Auge sie anfänglich das neue Transportmittel und dessen Einführung durch Privaten angeschaut, so sind von den 1034 deutschen Meilen Schienenwegen, welche zur Zeit erstellt sind, doch nur 434 Staats-, dagegen 602 Meilen Gesellschaftsbahnen. Ein Beweis, daß auch in Deutschland noch gegenwärtig der Staatsbau nicht die Regel bildet.

Die deutschen Eisenbahnen entstanden aus Privatmitteln, — durch das Zusammenwirken von Privaten überall, wo auf dem Wege der Industrie und des Han-

dels Kapitalien sich gesammelt hatten und noch im Um-  
 schwung begriffen waren. So Nürnberg = Fürth, die  
 Bahnen in der Umgebung von Wien, Köln = Aachen,  
 Leipzig = Dresden, Frankfurt = Mainz, Leipzig = Magde-  
 burg und weiter nach Berlin und überhaupt in der  
 preussischen Monarchie, wo Gewerbsfreiheit längst  
 die Fesseln der Industrie gelöst hatte. Der preussische  
 Staat, in dessen Gebiet 1851 22 Aktienbahnen im Be-  
 triebe waren, deren Gesammtlänge 360 geographische  
 Meilen beträgt, hat außer den drei kleinen Bahnstrecken  
 (Düsseldorf = Ruhrort, Saarbrücken und die Bergisch =  
 Märkische), die vorzugsweise im Interesse der Staats =  
 bergwerke angelegt wurden und zusammen eine Länge  
 von 17,<sup>5</sup> Meilen haben — bis jetzt nur zwei Bahnen,  
 die von Stettin nach Königsberg und die Westphälische  
 unternommen. Selbst das Beispiel von Bayern, wo  
 es jetzt Staatsbahnen gibt, spricht weit mehr für  
 als gegen den Gesellschaftsbau. Die München = Augs-  
 burger Bahn entstand wie die Nürnberg = Fürther aus  
 Privatmitteln, allein unter vielfacher gegenseitiger An-  
 feindung. Der Staat brachte sie zu einer Zeit an sich,  
 als die Aktien über Pari standen. Für die Bahnen  
 von München = Salzburg, Augsburg = Nürnberg, Nürn-  
 berg = Hof waren Gesellschaften bereits konzessionirt; man  
 weiß, warum sie zur Ausführung der angestrebten Unter-  
 nehmungen zögerten und die Regierung, um nicht Gefahr  
 zu laufen, daß Bayern im deutschen Zollverein und  
 Staatenbunde zur Null herabsinke, das Werk unverzüg-  
 lich zu Hand genommen hat. So entstand hier ein Netz  
 von Staatsbahnen. Hieran sind nun aber wieder Pri-  
 vatbahnen im Anschluß begriffen. So z. B. eine von  
 Baireuth nach der bayerischen Nordbahn. Diese wird  
 von Privaten angelegt und wahrscheinlich von der Re-

gierung gepachtet und betrieben werden. Ein Gleiches dürfte mit einer Bahn von München nach Starnberg der Fall sein. Ganz analog ist man in Oesterreich, Sachsen und Baden verfahren. Primär bauen Gesellschaften und nur subsidiär die Staatsregierungen.

So erblicken wir dem Angeführten zu Folge in Nordamerika, in Großbritannien, in Frankreich, in Deutschland u. überall den Gesellschaftsbau als Regel, den Staatsbau als Ausnahme, und diese Ausnahme immer nur da, wo ganz besondere eigenthümliche Verhältnisse den letztern gebieterisch oder räthlich machten.

Man würde sich übrigens, — das sei hier im Allgemeinen bemerkt — unendlich täuschen, wenn man glaubte, daß da, wo man sich für den Staatsbau der Eisenbahnen entschied, Solches immer aus höhern, allgemeinen Rücksichten des öffentlichen Wohls geschehen sei. Durchblättert man die Geschichte des Eisenbahnwesens auch nur oberflächlich, so wird man finden, daß hier der Mangel an Privatspekulationsgeist und an Kapital, dort der Einfluß gewisser Landestheile, die vermöge ihrer Lage und sonstigen Verhältnisse im Wege der freien Konkurrenz nie auf Eisenbahnen rechnen konnten, an einem andern Orte die souveräne Abneigung der Bürokratie gegen jede Emanzipation des Publikums und der Vereinsthätigkeit es war, was für den Staatsbau gemeinlich den Ausschlag gab. Doch treten wir über diesen Punkt etwas näher ein und durchgehen wir auch die Staaten, welche den Bau und Betrieb der Eisenbahnen größeren Theils zur Regiesache gemacht haben. Bayerns Beispiel haben wir bereits einläßlich berührt.

Wir beginnen billig mit Belgien — dem Lande, das uns vom Majoritätsbericht der Kommission im

Eisenbahnwesen durchgängig als das nachahmliche Muster hingestellt wird. Für Belgien und seine 1831 erst aus einer Revolution frisch hervorgegangene Nationalität waren die Eisenbahnen keineswegs bloß ein neues Transportmittel, sie waren damals das wirksamste, vielleicht das einzig nachhaltig wirksame Mittel zur Rettung, zur Erhaltung der Unabhängigkeit des jungen Staates. Belgien mußte 1834 durch rasche Erstellung eines Eisenbahnnetzes seinen verschiedenen, nun zu einem Einheits-Staate verschmolzenen Provinzen einen gemeinschaftlichen Mittelpunkt geben, — mußte seine Bewohner sofort mit einander in ununterbrochenen Verkehr setzen, — mußte dadurch den seiner Selbstständigkeit seit Jahrhunderten hinderlichen, provinziellen Föderalismus möglichst zernichten, wenn es nicht nachgerade wieder auseinanderfallen und die kaum errungene Nationalität und Unabhängigkeit verlieren wollte. Wenn unter solchen Umständen die Regierung des jungen Staates den „kühnen Griff“ that und den Bau der Eisenbahnen selbst zur Hand nahm, das eiserne Netz von sich aus über die vorgerade noch jaloufirenden und rivalisirenden Provinzen auswarf und sofort erstellte, — wenn sie damit zugleich durch die Vereinigung der Schelde, der Maas und des Rheins den großen kommerziellen Gedanken Karls V. und Napoleons verwirklichend, den Grund zur industriellen Macht des Landes legte, — wenn, sagen wir, die „dynastische Einheit“ Belgiens dies Alles selbst unternahm und es nicht Privatgesellschaften überlassen wollte, die, wenn sie sich damals auch vorgefunden hätten, das vorgezeichnete Netz jedenfalls kaum in zehn Jahren erstellt haben würden, welcher Sinnige, er braucht nicht Staatsmann zu sein, kann und wird Solches nicht begreifen! Daß übrigens auch Belgien

das Prinzip des Gesellschaftsbau nicht als absolut verwerflich betrachtet, beweist die Thatsache, daß dasselbe, wenn es auch die Hauptstränge seines Eisenbahnnetzes durch Staatsbau erstellte, dennoch den Bau von Nebenlinien der Privatbetriebsamkeit überläßt.

Von Belgien laßt uns auf Oesterreich übergehen. Wenn der österreichische Kaiserstaat, der, wie es nebst mehreren andern namentlich die Wien=Bochnia Bahn beweist, anfänglich auch den Bau der Eisenbahnen ausschließlich der Privatbetriebsamkeit überließ, — dieselben schon 1841 gesetzlich in Staatsbahnen und Privatbahnen unterschied und jene, wie z. B. die Bahnlinie von Wien durch Böhmen über Prag nach der sächsischen Grenze, eine andere von Wien nach Triest, eine dritte durch das lombardisch=venetianische Königreich mit fast beispielloser Raschheit und Energie auszuführen begann, — so wird man auch dieses begreifen. Man wird hier in dem Staatsbau, ganz abgesehen von der Berücksichtigung allfällig anderer Staatszwecke, das hohe Interesse einer Dynastie und ihrer Regierung erkennen, welche in dem neuen Transportsystem das sicherste Mittel erblickt, von dem Reichszentralpunkte aus die heterogenen Bestandtheile und Nationalitäten ihres großen Aggregatstaates zu überherrschen und mit eisernen Banden zusammenzuhalten.

In Bayern, Baden, Württemberg, Kurhessen, Hannover und einigen andern deutschen Staaten, wo ebenfalls die Regierungen den Bau und Betrieb der Eisenbahnen zur Hand nahmen, gaben zum Theil wieder andere Rücksichten vorherrschend den Ausschlag für den Staatsbau. Vor Allem war es hier wohl der Mangel an einheimischen, tüchtigen Vereins= und Gesellschaftskräften, denen man überall mit Beruhigung

den Privatbau hätte überlassen können. Dann war es der reiche Domänenbesitz an Waldungen, Eisenwerken, Salinen, Meiereien, Grundgefällen u. s. w., welcher diese Staaten, — wir erwähnen beispielsweise Württemberg — zum Staatsbau hinlenkte. Vermöge ihrer großen Domänen fühlten sich diese Staaten doppelt und um so mehr zu unmittelbarer Anhandnahme des Baues der Schienenwege verpflichtet, je mehr sie einerseits als Güterbesitzer durch Aussicht auf die Vermehrung der Grundrente dabei interessirt waren, anderseits aber gerade dieser umfassende Staatsgüterbesitz bei dem gleichzeitigen Abgang großer und reicher Industriellen, weniger große Vermögen übrig ließ, welche den Privatbau mit einer hinlänglichen Anzahl inländischer Subskriptionen hätten unterstützen können. Mitunter, z. B. in Baden, mag auch das hier unanstößige Mittel, die Anlagekosten durch Lotterieleihen, durch Ausgabe von Kassascheinen, — unverzinslichen Staatspapieren — vorweg zu decken, dem Staatsbau das Uebergewicht über den Privatbau verschafft haben, welches letzterm übrigens immerhin, wie in Württemberg, die Begleitung der Nebenlinien gesetzlich anheim gegeben erscheint. Warum Hessen-Darmstadt, dessen Stände sich mit 24 gegen 23 Stimmen für den Staatsbau erklärten, auf Staatskosten bauen mußte, ist bekannt. Noch weniger auffällig war der Entscheid Kurhessens für den Staatsbau, da die dortige Regierung, die zudem auch zum Mittel der Lotterieleihen griff, bei der Wahl des Zugs weit mehr von einer privativen Staatsmaxime, als von dem Standpunkt des allgemeinen Verkehrs auszugehen schien.

Wenn, was man behauptet, die preussische Regierung gegenwärtig darnach trachtet, eine spätere Abtretung einzelner Bahnen an den Staat langsam vor-

zubereiten, so ist die Ursache hievon wohl lediglich in der Politik zu suchen. Man will Vermehrung der Bureaokratie, will in den Bahnbeamten abhängige Organe erziehen, die in jedem Augenblick und bei jedem politischen Akte für die Interessen der Regierung wirksam werden können. Die neueste königlich preussische Verordnung von 1852, welche den Bahndirektionen der preussischen Monarchie verbiethet, an den Privatbahnen Personen mit demokratischen Gesinnungen anzustellen, sollte ein schlagender Beweis für diejenigen sein, welche durch die Beobachtungen der letzten Jahre nicht schon hinreichend hievon überzeugt worden sind.

Man hat im Majoritätsbericht angedeutet, daß man auch in Nordamerika im Begriff sei, vom Gesellschafts- auf den Staatsbau überzugehen. Hat diese Meinung sich darum gebildet, weil ein paar jüngere Staaten, z. B. Indiana, Illinois &c., wesentlich agricol und mit allzuneuen Ansiedelungen, als daß sich in denselben, wie in New-York, Pensylvanien &c. ein lebens- und unternehmungskräftiger korporativer Geist so schnell hätte entwickeln können, sich genöthigt sahen, in wenigen Fällen zum Staatsbau ihre Zuflucht zu nehmen, so hätte man sehr unrecht, obige Folgerung aus dieser Einzelerrscheinung zu ziehen. Dachte man aber bei dieser Berufung auf Nordamerika an die beiden Riesenunternehmungen von der Mündung des Mississippi über Tehuantepec nach St. Francisco und von dem Westrande des Sees Michigan nach Columbia oder St. Francisco, so erscheint dieselbe noch unstatthafter. Den ersten Schienenweg nahm die amerikanische Regierung im Jahr 1846 an die Hand, indem sie Verträge über denselben mit Mexiko abschloß; der zweite (2400 englische Meilen lang), wurde 1848 von Whitney dem Kongreß in Ver-

bindung mit einem Plane vorgeschlagen, das Baukapital von 70 Millionen Dollars durch Verkauf der an die Bahnlinie grenzenden Staatsländereien im Betrage von 92 Millionen Acker Land behufs Kolonisirung zu bestreiten. Diese beiden Fälle können aber offenbar hier gar nicht in Betracht kommen, denn im ersten Fall handelte es sich nur um eine Neutralitätserklärung eines Schienenwegs, der durch ein fremdes Gebiet führte und dessen Ausführung Privaten überlassen wurde, im letztern Falle um einen Finanzplan für einen ungeheuern Zweck, dessen Erreichung durch Privatkräfte wenn nicht unmöglich, doch mit unendlich größern Opfern verbunden war.

So lagen überall, wo man sich in den letzten Jahren für den Staatsbau entschied, eigenthümliche Verhältnisse, eigenthümliche Landes- oder Regierungsinteressen im Spiel und man hätte darum in der That unrecht, sich in der Schweiz, wenn hier andere, abweichende, mehr für den Gesellschaftsbau sprechende Verhältnisse vorliegen, den Staats- und Bundesbau mit der Schlagphrase aufdringen zu lassen: die Staatsunternehmung sei jetzt bei Eisenbahnbauten zum herrschenden Prinzip geworden.

Wenn wir nun auch mit dem in diesem Abschnitt Erörterten — wie wir hoffen — den Vorzug gerechtfertigt haben, welchen wir bei Eisenbahnunternehmungen dem Gesellschaftsbau vor dem Staatsbau, von allgemeinen Gesichtspunkten und vom Standpunkt der Erfahrung aus betrachtet, entschieden einräumen, so sind wir doch unbefangen genug geblieben, um anzuerkennen, daß es schwer sei, in der vorliegenden Streitfrage einen absoluten, für alle Länder und Staaten allgemein gültigen Grundsatz aufzustellen. Wir halten vielmehr da-

für, es dürfte besser und rathsamer sein, den besondern, eigenthümlichen Verhältnissen eines jeden Landes und der Gewalt der Umstände den Entscheid der Kontroverse „ob Aktienbau oder Staatsbau“ — im gegebenen Falle anheimzustellen.

## §. II.

Prüfung der besondern Gründe, welche von der Kommissionsmehrheit gegen den Gesellschaftsbau angeführt werden.

Die Majorität der Kommission hat in ihrem Berichte einerseits gewisse wesentliche Vortheile, die man bisher ziemlich allgemein mit dem Gesellschaftsbau verbunden glaubte, theils in ihrer Bedeutung zu schwächen, theils ganz in Abrede zu stellen, anderseits aber gewisse angebliche Hauptübelstände als von dem Privatbau unzertrennlich darzustellen und besonders zu betonen versucht.

Wir wollen, Lit., unferseits den Nachweis versuchen, daß man mit Unrecht gewisse bisher anerkannte Vortheile des Gesellschaftsbaus angefochten oder ganz bestritten, — daß man Uebelstände gefunden, wo keine sind, oder hin und wieder vorhandene mit Uebertreibung geschildert hat. Wir dürfen diesen speziellen Nachweis nicht unterlassen, selbst auf die Gefahr hin, auf schon Berührtes noch einmal zurückzukommen.

1) Man bestreitet Seitens der Majorität der Kommission, daß Gesellschaften im Ganzen die Schienenwege wohlfeiler und rascher bauen, ihre Kostenvoranschläge genauer und sorgfältiger berechnen als der Staat.

Daß der Bau der Eisenbahnen durch den Staat weit kostspieliger sei, als der Gesellschaftsbau, ist eine Thatsache, die durch einzelne gegentheilige, durch ganz besondere Verumständlungen leicht erklärliche, Beispiele wie sie der Majoritätsbericht heraushebt, nicht widerlegt werden kann. Nach den Berechnungen des Eisenbahnstatistikers v. Neden kostet der Staatsbau einer Schweizerstunde Schienenweg durchschnittlich 976,200 frz. Fr., während der Gesellschaftsbau einer gleichen Stunde nur auf 782,700 Frcs. zu stehen kommt. Es ist dieses auch ganz natürlich. Wer bei einem Unternehmen persönlich theilhaftig ist, baut in der Regel schneller und wohlfeiler, als der Staat mit seinen Ingenieuren und Baumeistern, deren Bestreben hauptsächlich darauf hinczielt, Monumente zu errichten, dabei schulgerecht den Regeln der Kunst und Technik zu folgen, ohne sich viel um das finanzielle Ergebniß der Arbeiten zu bekümmern. Ueberdies sind den Staatsingenieuren durch den administrativen Geschäftsgang, durch die Verzögerung im Verwilligen der erforderlichen Kredite, durch die oft pedantisch strengen Vorschriften, welche sie Unternehmungsaffordanten und Unteraffordanten machen müssen, durch die Formalitäten bei Vergebung öffentlicher Arbeiten, die Hände auf eine Weise gebunden, wie solches bei den von den Gesellschaften angestellten Bauführern nicht der Fall ist. Die Staats-Ingenieure kennen die gewissenhafte Sorgfalt desjenigen nicht, der sein persönliches Interesse zu wahren, über die Verwendung des eigenen, eingesetzten Geldes sich Rechnung zu geben hat; sie sind nicht der Kontrolle einer Verwaltung unterworfen, welche ihren Kommittenten schnelle und vollständige Erfolge ihrer Operationen aufweisen muß. Privatgesellschaften werden daher mit ihren Ingenieuren weit eher, als es beim

Staatsbau der Fall ist, nach dem Muster des amerikanischen Bausystems durch Beseitigung des unsinnigen Luxus im Bau der Bahnhöfe und der Stationshäuser, der Brücken, Gallerieen zc., also wohlfeiler bauen und zwar — der Sicherheit vollkommen unbeschadet. Wir sagen des amerikanischen Systems, das man wohl mit Recht „das System des gesunden Menschenverstandes“ genannt hat, der sich nicht von dem Hochmuth der Theorie oder des falschen Ehrgeizes, von den Anmaßungen der wissenschaftlich = technischen Geheimnißkrämerei und Großsprecherei, des Alleinallesbesserwissens, der Originalitätssucht oder von einer übelverstandenen Sorge für gar zu entfernte Zeiten benebeln läßt, der sich mit einem Worte nach der Decke streckt und nicht für Alle den Noth nach gleichem Maße zuschneidet.“

Da, wo die Gesellschaften ausnahmsweise theuer bauten, lag die Schuld gar oft bei den Staatsregierungen selbst, die ihre Konzessionen, abgesehen von Geschenken. . für Hoch = und Höchstgestellte, an harte oder unstatthafte und übertriebene Bedingungen knüpften, z. B. luxuriöse und unzweckmäßig placirte Bahnhöfe, kostspieligere Wegübergänge, unfruchtbare Zweigbahnen und unnütze Doppelgeleise zc. vorschrieben, von der Privatunternehmung allerlei Pröbeleien verlangten, ihr gegen große Besoldungen oder Taggelder s. g. Aufsichtskommissionen beordneten, ja oft abgängige und untaugliche Beamte zuschoben, kurz — sich als unwillkommene Bögte aufdrängten. Einzelne Beispiele von Verschwendungen bei englischen Eisenbahnbauten (Great Western, Greenwich) werden sich in der Schweiz um so weniger wiederholen, je weniger man hier überhaupt gewohnt ist, dergleichen Luxus bei Industrieunternehmungen nachzuahmen.

Uebertrieben wurde die Besorgniß, daß Privatgesellschaften unsicher und unsolid bauen. Es liegt in ihrem eigensten Interesse, Solches nicht zu thun, auch wenn eine diesfalls waltende Staatsaufsicht nachlässig wäre. Unstatthafte Ersparnisse in der Anlage ziehen nachher doppelte und dreifache Ausgaben im Betrieb nach sich, diskreditiren eine Bahn und sind so ihrer Frequenz und dem Interesse der Unternehmer überhaupt zuwider.

Die Behauptung, daß Aktiengesellschaften in der Regel zu hohe Voranschläge machen, um günstige Konzessionen zu erhalten, ist nicht begründet und erscheint schon durch den Umstand widerlegt, daß die meisten Gesellschaften — in Preußen z. B. von 22 Gesellschaften 15 — behufs des Baus noch Anleihen machen und Prioritätsaktien ausgeben mußten. Thatsache ist dagegen, daß der Aktienbau rascher als der Staatsbau vor sich geht, weil die Direktionen der Gesellschaften weit ausgebehntere Vollmachten besitzen und deshalb auch weit rascher und ungehemmter handeln können. So wurde z. B. die Gesellschaftsbahn von Liverpool nach Manchester bei großen Terrainschwierigkeiten und drei Tunnels in 51 Monaten, die Berlin=Stettiner (15½ Meilen lang) in 28 Monaten, die Berlin=Frankfurter a. D. Bahn (11½ Meilen) in 16 Monaten vollendet, wogegen auf der badischen Staatsbahn in den ersten 60 Monaten nur 8,65 Meilen gebaut worden sind.

2) Man bestreitet, daß die Gesellschaften das neue Transportmittel ökonomischer und besser betreiben und verwalten, als der Staat.

Wir glauben, mit Unrecht. Die Natur des Betriebs an sich wie die Erfahrung sprechen für uns. Was das Betriebsmaterial betrifft, bezahlt in der Regel der Staat alles theurer und erhält alles in geringerer

Qualität. Die Staatsverwaltung kennt im Allgemeinen die Bedürfnisse der Industrie und des Verkehrs nicht so genau, ja man kann von einer Administration, welche bei dem Gelingen eines industriellen Unternehmens nicht betheiligt ist und sich nicht selbst im Handel und Expeditionswesen speziell bewegt, tägliche, ja stündliche Beobachtungen über die Lebensbedingungen des Verkehrs, ohne unbillig zu sein, nicht erwarten. Nie kann, nie wird man bei einer Staatsadministration jenes Bestreben finden, jede Gelegenheit, sich nützlich zu machen, sofort zu ergreifen, jene Erleichterungen und Begünstigungen für alle diejenigen, welche zum Gedeihen eines Unternehmens beitragen können, jene Kombinationen, um eine Verkehrslinie in möglichst ausgedehntem Maße benutzbar zu machen, jene Zuverlässigkeit, jene Rücksichten, welche Waaren und Personen anziehen, jene Bequemlichkeiten, welche den Reisenden gewinnen. Die Beamten des Staates erfüllen ihre Pflicht und damit ist's gethan. Haben sie den Formalitäten der Verwaltungsreglemente ein Genüge geleistet, so sind sie in der Regel zufrieden, sie reformiren ungerne; das Ergebnis des Unternehmens interessirt sie wenig, sie verwalten, sie betreiben nicht, sie beuten nicht aus.

Die Erfahrung bestätigt, was hier als in der Natur der Sache liegend bezeichnet wird. Wie weit sind die in den Händen von Privatgesellschaften befindlichen amerikanischen, namentlich aber die englischen Eisenbahnen, den vom Staate verwalteten belgischen Eisenbahnen in Bezug auf Betrieb und Verwaltung überlegen! Die belgischen Eisenbahnen sind in nichts weniger als klaglosem, baulichem Zustande, ihre Betriebsmittel sind an Zahl ungenügend und in Bezug auf Unterhalt herabgekommen; sie gestatten fast gar keine Nachtfahrten, be-

fördern die Güter so schlecht, daß noch vor Kurzem selbst auf den bestverwalteten Linien Dilligencen mit ihnen konkurrirten; die mittlere Fahrgeschwindigkeit für Passagiere übersteigt nicht 5 Lieues in der Stunde.

Man hört nicht selten Freunde des Staatsbaus sich über den Gewinn beschweren, welcher Privatgesellschaften überlassen wird; allein derselbe ist eben meistens die Frucht ihrer größeren Geschicklichkeit und Thätigkeit. Man versuche es, ihnen diesen Gewinn zu entziehen, um denselben dem Staate zufließen zu lassen. Der Staat wird diesen Gewinn nicht, er wird eitel Verlust haben, selten nur die Betriebskosten und noch seltener die Interessen aus dem Anlagekapital decken.

Die Gesellschaften verwalten auch ökonomischer und besser als der Staat. Wir wollen auch hier die Erfahrung sprechen lassen. Während z. B. auf der Oberschlesischen und Niederschlesischen Bahn die Schienen, welche bereits 6 – 9 Jahre benutzt waren, noch gar nicht, und auf der Berlin-Anhalter Bahn erst nach 10 Jahren 1% der Schienen erneuert werden mußten, wurde auf der Bergisch-Märkischen Staatsbahn bereits nach drei Jahren 1% der Schienen erneuert. Auf keiner deutschen Privatbahn sind bis Ende 1851 mehr als drei vom Hundert der Schwellen neu gelegt worden, obgleich viele schon 8 bis 10 Jahre die Schienen tragen; auf der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn dagegen haben bereits nach fünf Jahren 14 Prozent der Querschwellen erneuert werden müssen. Auf der badischen Staatsbahn von Mannheim nach Heidelberg belief sich der Aufwand für Unterhaltung und Betrieb auf 72 Prozent der Einnahmen. Dagegen bei den Privatbahnen Berlin-Stettin auf 69%, Magdeburg-Leipzig 56%, Taunus-

eisenbahn 51,<sup>5</sup> 0/0, Berlin-Potsdam 50 0/0, Berlin-Frankfurt 44 0/0 \*). — Im Durchschnitt der Jahre 1835 bis 1841 betrug für jede belgische Meile, welche die Wagenzüge zurücklegten, auf den belgischen Staatsbahnen die Einnahme 23 Fr., die Ausgabe 16 Fr. 26 Cent. Es beliefen sich demnach hier die Unterhaltungs- und Betriebskosten auf 70 Prozent der Einnahmen und es betrug der Reinertrag der Bahnen am Schlusse dieses Zeitraums im Jahre 1841 nur 2,<sup>82</sup> Prozent des angewendeten Kapitals \*\*).

3) Man behauptet und führt hiefür einzelne Beispiele an, daß auf Privatbahnen die Transportpreise zum Nachtheil des Publikums weit theurer seien, als auf Staatsbahnen.

Daß derjenige, der seine Kapitalien zur Beförderung eines, manchen Wechselfällen des Verlusts ausgesetzten, öffentlichen Unternehmens wagt, seinen Risiko mit einem Nutzen belohnt sehen möchte, ist wohl begreiflich. Interesse und Gewinn in geregelter Wechselwirkung sind bekannte, unverwerfliche Hebel des Wohlstandes. Daß aber der Privatbau und Betrieb von Eisenbahnen fast überall zu hohen Fahrtaxen und zu Uebervortheilung des solche Bahnen benützenden Publikums geführt, daß jene Taxen eine die Tarifansätze der Staatseisenbahnen unverhältnißmäßig übersteigende Höhe erreicht haben, diese Behauptung widerspricht geradezu der Erfahrung. Die Staatsbahnen, — wir nennen beispielsweise die Main-Weserbahn, — sind die theuer-

---

\*) M. f. v. Rebens größeres Werk, wo man auch die Unterhaltungs- und Betriebskosten der übrigen Bahnen findet.

\*\*\*) M. f. Rapport u., d. d. 31. Dezember 1841.

sten in ganz Deutschland. Die, einigen englischen Gesellschaftsbahnen entlehnten, den belgischen, badischen u. a. Staatsbahnen gegenübergestellten Beispiele des Majoritätsberichts für die Behauptung, daß Staatsbahnen wegen ihrer billigeren Taren dem Volke zugänglicher seien, beweisen nichts, da in England das Geld einen ganz andern Werth hat, als auf dem Kontinent. Wenn aber von dem gleichen Bericht, die Fahrtarife auf badischen und belgischen Staatsbahnen als Beweis größerer Billigkeit in den Ansätzen, gegenüber denjenigen von Privatbahnen, aufgeführt werden, so hätte man auch zu bemerken nicht unterlassen sollen, daß die belgischen und badischen, gleichwie die oben erwähnte Main-Weserbahn, in den Taren alle Freiheit des Gepäcks aufgehoben haben. So bezahlt man z. B. in Belgien von Köln-Ostende (47 $\frac{1}{2}$  Meile) für 100 Kilogramm 23 Frs.; auf der Main-Weser Bahn von Frankfurt nach Langgöes (7,<sup>54</sup> Meilen) für 100 Pfund 1 fl. rh. 7 kr. Nur auf Staatsbahnen, z. B. den belgischen, — die übrigens auch die schlechtesten Fahrplätze haben, zumal man in den Wagen dritter Klasse auf der Seite nicht einmal gegen den Regen geschützt ist — sind die Taren für die Kinder so ungünstig. Während auf Privatbahnen Kinder unter zwei Jahren gewöhnlich nur die Hälfte des Tariffazes zu entrichten haben, zahlt in Belgien jedes Kind über drei Jahren die volle Tare.

Gegen allzu hohe Taren auf Privatbahnen, — könnte dem diesfälligen Mißbrauch auch nicht durch Maßnahmen des Staates gesteuert werden — schützt übrigens schon der wohlverstandene Vortheil der Gesellschaften. Da man beim bisherigen postalischen Brief- und Paketporto die Erfahrung gemacht hat, daß mäßigere Ansätze, weil sie die Zahl der zu transportirenden Stücke vermehren,

mehr Einnahmen bringen als hohe, so liegt die Festsetzung von möglichst mäßigen und billigen Taxen in ihrem eigenen Interesse. Auf der Bahn von Paris nach St. Germain bewirkte 1839 die Herabsetzung des Fahrgeldes von 1 Fr. auf  $\frac{3}{4}$  Fr. für die letzte Wagenklasse eine Steigerung des Gebrauchs von 91,614 Reisenden auf 130,889 Reisende und der Einnahme von 96,708 Fr. auf 104,413 Fr. Eben so bewirkte in Belgien im Jahr 1841 die Herabsetzung des Tarifs eine Vermehrung der Einnahmen. Die Herabsetzung der Taxen auf der Eisenbahn von London nach Southampton bewirkte eine jährliche Vermehrung von 75,190 Reisenden und auf der Eisenbahn von London nach Birmingham sogar eine solche von 109,995 Reisenden. In Frankreich wurde von der Regierung beim Ausschreiben der Konkurrenz der Bahn von Lyon nach St. Etienne als Frachtsatz 15 Centimen per Tonne (20 Zentner) und Kilometer aufgestellt. Die Bahndirektion nahm dagegen nur 9,<sup>8</sup> Cent. per Tonne und Kilometer, also 5,<sup>2</sup> Cent. weniger an. Nie würde es übrigens namentlich in der Schweiz einer Gesellschaft gelingen, das Publikum auf die Dauer mit dem unerträglichen Joche allzuhoher Fahr- und Frachtpreise zu drücken.

So viel gegen den Haupteinwurf: die Spekulationsucht der Gesellschaften beute die Privatbahnen zum Nachtheil des Publikums aus! Wir fragen nun aber umgekehrt, welche Garantie biethet man uns Seitens der Anhänger des Staatsbaues und Staatsbetriebs, daß der Fiskus nie seine Bahnen zum Nachtheil des Publikums ausbeuten werde? Zu welchen Mitteln haben hin und wieder die Staatsfinanzmänner nicht schon gegriffen, um die Staatskassen auf Kosten der Steuerpflichtigen zu füllen, besonders wenn es auf so genannte unmerkliche,

d. h. auf indirekte Weise geschehen kann. Wer bürgt dafür, daß nicht diese oder jene Regierung, welche Staatsbahnen gebaut und das Monopol in Besitz genommen hat, um dieselben auszubeuten, das fiskalische Interesse gelegentlich und mit der Zeit über jedes andere stellen werde? In dieser Beziehung ist gewiß der Einfluß, den eine Staatsregierung moralisch, gesetzgeberisch etc. auf den Tarif einer Privatgesellschaft ausüben kann, jedenfalls so hoch anzuschlagen, als umgekehrt der Einfluß einer Kammer in konstitutionellen Staaten auf monarchische Regierungen, — von Petitionen und Volkswünschen auf Bundesversammlungen und repräsentative Räte, — wo es sich darum handeln sollte, große Fahrtarife zu ermäßigen, welche die Staatsverwaltung handhaben oder noch erhöhen zu müssen behauptet, wenn ihr angeblich das Regieren, die Bestreitung dieser oder jener außerordentlichen und „unvermeidlichen“ Ausgaben nicht rein unmöglich gemacht werden soll. Die königlich württembergische Staatsregierung hat sogar jede Mitwirkung der Stände bei Festsetzung des Fahrtarifs auf den württembergischen Staatsbahnen entschieden zurückgewiesen.

Noch mehr. Stellen wir uns im Gegentheil vor, die Fahrpreise und Frachtsätze, die auf einer Staats-eisenbahn bestehen, seien den Verhältnissen vollkommen angemessen und die billigste Auflage für Alle, welche die Bahn benutzen, — einzelne Klassen der Bürger aber, z. B. der Handels- und Fabrikantenstand erblicken in denselben eine lästige Steuer, die drückend auf die Produktion wirke. In diesem Fall dürfte es sich wohl auch ereignen, daß man trotz der billigen im Interesse aller, nicht nur der Produzenten, sondern auch der Konsumenten liegenden Tariffsätze, vom Staate, wenn er darüber verfügt, die Herabsetzung auch des billigen Tarifs

verlangen würde. Man würde beweisen, daß durch Erniedrigung der Taxen die Frequenz und mit ihr die Einnahme gesteigert werde; der Ruf nach Reformen würde nicht aufhören, alle Bethelligten würden sich verbinden, um die Transportkosten herabzusetzen, sogenannte politische Nothwendigkeiten würden das übrige beitragen, um den Widerspruch der Verwaltung zu überwinden, bis die gerechteste aller Steuern, diejenige, welche man für einen geleisteten großen kostspieligen Dienst erhebt, beständig im Abnehmen begriffen wäre.

4) Man hebt übertreibend die Gefährlichkeit der Papierspekulation, die Nachtheile für den Militärtransport, die Kollisionen mit dem Zoll- und Postregal, den Uebelstand in Bezug auf die Nothwendigkeit eines späteren Bahnrückkaufs von Seiten des Staates heraus, welche in Folge des Gesellschaftsbaues entstehen.

Was vorerst die schädlichen Papierspekulationen betrifft, zu denen die Agiotage mit Eisenbahnaktien und Interimscheinen früher bisweilen Anlaß gegeben, so hat jedenfalls diese Krankheit unsers Jahrhunderts die Erfindung der Eisenbahnen nicht abgewartet, um zu entstehen und um sich zu greifen. Dieselben Geschäfte und Spekulationen entwickeln sich bei Staatspapieren. Maßregle man den Mißbrauch, zerstöre man aber nicht ein System, dem wir die herrlichsten Bauwerke verdanken, welche dauernde Grundlagen des Nationalwohlstandes geworden sind.

Verschweige man übrigens auch die verderblichen Folgen nicht, welche der Staatsbau z. B. bei den Eisenbahnanleihen in Baden und Kurhessen in Form von Lotterie-Anleihen im abgewichenen Jahrzehent nach sich gezogen hat. Allerdings erhielten die eben genannten

Staaten mittelst solcher Lotterie-Anleihen ein etwas billigeres Baukapital; allein durch die Appellation an die Leidenschaften des Volkes, gewöhnten jene Staatsregierungen dasselbe an Gewinn und Lohn ohne Arbeit, an arbeitloses Einkommen, — an die Spekulation zum Nachtheil Anderer.

Wenig begründet ist das Bedenken, daß die unmittelbare Benutzung der Staatsbahnen für Militär- und Posttransporte dem Staat noch andere große Vortheile zuwende, welche bei den Privatbahnen wegfallen, wenn anders letztere sich diesfalls nicht übermäßig belasten und ihren Ertrag nicht allzusehr schmälern lassen wollen. Wir erwidern: Wie viele Kantonal- und Kommunalstraßen müssen sich auch jetzt schon die Benutzung zu Bundeszwecken, z. B. für den postalischen und telegraphischen Verkehr gefallen lassen, wie denn überhaupt öffentlichen Anstalten in den Händen von Privaten oder Korporationen die Leistung der an sie gebundenen Staatszwecke zunächst obliegt. — Daß auch bei uns wie anderwärts allfällige Kollisionen wegen Ausübung des Zoll- und Postregals unter der Mitwirkung der Bundesregierung und der betreffenden Kantone eben so gut beseitigt, als die Benutzung der Gesellschaftsbahnen für Militär- und Polizeitransporte wird gesichert werden können, daran darf keinen Augenblick gezeifelt werden.

Wenn endlich der Bund sich ausdrücklich die Einlösung der Gesellschaftsbahnen für den Fall vorbehält, daß die Verhältnisse eine solche nothwendig machen, so ist in der That auch nicht einzusehen, welche Gefahr die Bundesbehörden für die Zukunft laufen, wenn sie mit einem dergleichen Vorbehalt Eisenbahnen von den Kantonen konzessioniren lassen. Es ist übrigens nicht anzunehmen, daß der Bund, etwa um der Vortheile etwaiger neuer technischer

Erfindungen nicht verlustig zu gehen, abgesehen von einer längern Konzessionsdauer, schon in den ersten 30 bis 40 Jahren sich veranlaßt sehe, solche Bahnen einzulösen. Es ist wahr, die Wissenschaften schreiten vorwärts und der technischen Erfindungen werden in Folge dessen immer mehrere. Allein die wahrhaft großen und erfolgreichen sind doch immer selten, brauchen lange, bis sie sich theoretisch und noch länger, bis sie sich allgemeine praktische Geltung verschafft haben. Werden die in Aussicht gestellten Erfindungen nicht gemacht, ist das Ergebnis des Betriebs der Privatbahnen ein nicht gutes oder mittelmäßiges, so erleidet der Bund keinen Verlust. Ist das Gegentheil der Fall, — wird die Bahn im Verlauf der Zeit mit sehr günstigem Erfolg betrieben, so vermag der Bund dann um so leichter den Rückkauf zu bewerkstelligen.

### §. III.

#### Gründe für den Gesellschaftsbau im Schweizerischen Bundesstaate.

Die Stellung der souveränen Kantone der Schweiz zu schweizerischen Eisenbahnunternehmungen ist — das muß von vorneherein zugegeben werden — nach den Bestimmungen der neuen Bundesverfassung gegenüber dem neuen Bunde eine wesentlich andere geworden, als sie unter der Bundesakte von 1815 gewesen war.

Diese Unternehmungen können gegenüber den Eisenbahnen Frankreichs, Deutschlands und Italiens, mit denen schweizerische Bahnen in Verbindung gebracht werden wollen, ein Gegenstand der äußern, eidgenössischen Politik, — ein Gegenstand der unmittelbaren, diplomatischen Thätigkeit der Bundesregierung sein (Art. 10 u. a. der Bundesverfassung).

Da ferner seit 1848 die Zölle, namentlich aber die Posten im ganzen Umfang der Eidgenossenschaft Sache des Bundes sind und dem Bunde auch im Militärwesen die supreme Organisationsbefugniß zusteht, so haben die Bundesbehörden bei schweizerischen Eisenbahnunternehmungen in postalischer und militärischer, so wie in Beziehung auf das Zollwesen die Aufsichts-, Hoheits-, Regal- und andere Rechte des Bundes zu wahren.

In allen diesen bedeutsamen Beziehungen kann und darf die positive oder negative Einwirkung der Bundesgewalt auf schweizerische Eisenbahnunternehmungen nicht abgelehnt oder ausgeschlossen werden.

Wir gehen weiter. Da die Entwicklung des neuen Transportsystems in manchen, zumal industriellen Kantonen nicht nur höchst zeitgemäß, sondern als ein wahres, unverschiebbares Bedürfniß erscheint und die dadurch sich gestaltenden neuen Verkehrsverhältnisse vielfach umwandelnd auf das Bestehende und zugleich höchst eingreifend wirken, demnach nicht bloß die Interessen der Kantone, in denen Schienenwege gebaut werden, sondern mehr oder weniger auch die Interessen der übrigen Stände — ja mittelbar des ganzen Landes wohlthätig berühren, — so muß den Bundesbehörden die hochwichtige Befugniß eingeräumt sein, über gewisse Konflikte, die sich in Folge, von einem oder mehreren Kantonen unternommener, Bahnbauten mit einem oder mehreren renitenten Bundesgliedern ergeben, — endlich und maßgebend zu entscheiden. Ohne die Möglichkeit einer bundesstaatsrechtlichen Erledigung solcher Konflikte könnte die schroffe Geltendmachung der Kantonalsoeveränität und Territorialgerechtsame dem Zweck des neuen Bundes eben so sehr, als dem Zweck der Eisenbahnen hindernd und störend in den Weg treten.

Diese letztere wichtige Befugniß ist der Bundesgewalt wirklich eingeräumt worden. Sie liegt mit anderm in dem Art. 21 der Bundesverfassung und in Art. 1 des denselben ausführenden Bundesgesetzes über Expropriation, welchen Artikeln zufolge der Bund dem Bau solcher Eisenbahnen in den Kantonen seinen unterstützenden Arm leihen und die Anwendung des eidgenössischen Expropriationsgesetzes in Anwendung bringen kann.

Noch mehr. Faßt man den trockenen Wortlaut des eben erwähnten Artikels 21 der Bundesverfassung in Verbindung mit Art. 1 des Expropriationsgesetzes ins Auge, so hat der Bund endlich, außer den oben erwähnten Kompetenzen und dem Recht der Entscheidung in den ange deuteten Konfliktfällen, auch die Befugniß 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.

Es ist nun die wichtige Frage zu beantworten, in wie weit der Bund von seinem Rechte, Eisenbahnen selbst zu bauen und zu betreiben, Gebrauch machen soll.

Die Entstehungsgeschichte des Art. 21 der Bundesverfassung einer-, und die Prüfung der eigenthümlichen Verhältnisse der Schweiz anderseits dürften uns die zuverlässigste Antwort auf diese Frage an die Hand geben.

Untersuchen wir das Eine und prüfen wir das Andere näher, so wird sich herausstellen, daß der Bund, auch wenn ihm nach dem Buchstaben des Art. 21 das Recht zum Selbstbau von Eisenbahnen unbestreitbar zusteht, besser thue, bei den waltenden Verhältnissen von diesem Rechte keinen Gebrauch zu machen, sondern sich darauf zu beschränken, die Eisenbahnunternehmungen in den Kantonen indirekte zu unterstützen und dabei die ihm verfassungsmäßig zustehenden Aufsichts-, Regal- und andern Rechte, derer wir oben Erwähnung gethan haben, pflichtgemäß zu wahren und vorkommenden Falls in Anwendung zu bringen.

Der Art. 21 der Bundesverfassung lautet seinem ganzen Inhalte und Zusammenhange nach wie folgt:

„Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theils 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 nähern Bestimmungen hierüber bleiben der Bundesgesetzgebung vorbehalten.“

„Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher Werke untersagen, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen.“

Der erste Artikel des 1850 erschienenen Bundesgesetzes über die Expropriation, welchem der Verfassungsartikel 21 ruft, lautet wörtlich:

„Wenn kraft Art. 21 der Bundesverfassung entweder öffentliche Werke von Bundeswegen errichtet werden oder die Anwendung dieses Bundesgesetzes auf andere öffentliche Werke von der Bundesversammlung beschlossen wird, so ist Jedermann, so weit solche Werke es erforderlich

machen, verpflichtet, sein Eigenthum oder andere auf unbewegliche Sachen bezügliche Rechte gegen volle Entschädigung dauernd oder bloß zeitweise abzutreten.

Ueberall, wo in diesem Gesetze der Ausdruck „Abtretung von Rechten“ gebraucht wird, ist darunter auch das Einräumen von Rechten begriffen.“

Zieht man nun, was die Entstehung des Art. 21 der Bundesverfassung betrifft, das „Protokoll über die Verhandlungen der am 16. August 1847 durch die h. eidgenössische Tagsatzung mit der Revision des Bundesvertrags vom 7. August 1815 beauftragten Kommission“—zu Rath, so wurde derselbe zunächst durch den Antrag veranlaßt, dem Bunde ein Aufsichtsrecht über die Straßen einzuräumen. Nothwendiger als die beantragte Bundesaufsicht über die Straßen fand man von anderer Seite die Aufnahme einer Bestimmung, nach welcher in Zukunft bei „Straßenanlagen und Brückenkonstruktionen, wodurch entweder die äußere Vertheidigungslinie oder wichtige Punkte des Defensionsystems im Innern der Schweiz geschwächt werden könnten, vor Ausführung der gedachten Straßen und Brücken eine Mittheilung der Pläne an den Vorort stattfinden und in Beziehung auf das höhere Interesse der Vaterlandsvertheidigung das nöthige Einverständnis mit der Militäraufsichtsbehörde gepflogen werden soll.“

Der allseitigen Würdigung dieses Antrags, daß die Kantone keine, der Eidgenossenschaft in militärischer Beziehung nachtheiligen Bauten, welcher Art immer, unternehmen dürfen, verdankt der dritte Satz des Art. 21 der Bundesverfassung seine Entstehung.

Das beantragte Bundesaufsichtsrecht über das Straßewesen in den Kantonen wurde auf eine die gute Postverwaltung bedingende, indirekte Oberaufsicht über die Post-

und Transitstraßen beschränkt, dagegen die nachherige Aufnahme einer Bestimmung, wie solche nun im ersten Satz des Art. 21 verfaßt erscheint, im Protokoll der Revisionsbehörde wörtlich motivirt, wie folgt:

„Es könnten gewisse Straßenzüge (so liest man S. 55) entweder für die gesammte 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 dekretirt und unter dessen Aufsicht zu Stande gebracht werden. In dieser Beziehung könne man auf das Linthunternehmen verweisen.... Aus diesem Grunde werde beantragt, als Grundsatz aufzunehmen, daß öffentliche Werke, welche für das Ganze der Eidgenossenschaft oder für wesentliche Theile derselben von Interesse sind, von Bundeswegen dekretirt werden können, und als Gegensatz Verpönung aller Werke, welche die Kantone zum Nachtheil der Eidgenossenschaft unternehmen sollten. Es dürfe nicht besorgt werden, heißt es endlich im Revisionsprotokoll, daß der Bund in dieser Rücksicht zu weit gehe, denn es heiße ausdrücklich, daß entweder die Eidgenossenschaft in ihrer Gesammtheit oder wesentliche Theile derselben bei einem solchen Werke interessirt sein müßten.“

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 Urbearbeitung vieler Moorgründe im Vaterlande, welche einer Masse von dürftigen Familien, die sich jetzt zur Auswanderung gezwungen sahen, ihr Auskommen verschaffen könnten, beispielsweise gerufen. Der Eisenbahnen hingegen ist bei diesem Anlaß im Protokoll der Revisionsverhandlungen mit keiner Sylbe 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 Verfassungsentwurfs die vorbeigängliche kurze Bemerkung, man habe bei demselben namentlich die Einführung von Eisenbahnen im Auge gehabt.

Aus den etliche Monate später gepflogenen, einschlägigen Verhandlungen der Tagsatzung erhellet dann (S. 182 des Abschieds 1848) allerdings sehr deutlich und unzweifelhaft, daß die Beantwarter und Freunde des Art. 21 dabei nicht mehr bloß an Flußkorrektions- und Entsumpfungspunkte, an Urbearbeitung von Moorgründen u., sondern auch an den möglichen Bau von Eisenbahnen gedacht wissen wollten und Solches offen und unumwunden aussprachen. Darüber äußerte sich, daran dachte aber 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 Bundesubsidien zu Unterstützung von öffentlichen Werken in den Kantonen, also wohl auch des Baus 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 Eidgenossenchaft werde nicht

nöthig haben (deshalb), Anleihen zu machen, oder von den Kantonen Geldkontingente einzufordern, oder die Zölle unverhältnißmäßig zu erhöhen; sie solle und werde nur innerhalb ihrer eigenen Hülfsmittel sich bewegen und schon die moralische Unterstützung, welche sie durch Protektion gewähre, sei für das Gedeihen eines Unternehmens von unberechenbarem Werthe.“

Hält man mit dem so eben über die Entstehung und den Sinn des Art. 21 der Bundesverfassung Berührten zusammen, daß die Schweiz kein Einheits-, sondern ein Föderativstaat ist, daß die Kantone (Art. 1, 3 und 5 der Bundesverfassung) souverän sind, so weit ihre Souveränität nicht durch die Bundesverfassung beschränkt erscheint, und daß sie als solche alle staatlichen Rechte ausüben, welche nicht der Bundesgewalt ausdrücklich übertragen sind; erwägt man im Fernern, daß das Straßen-Regal. (*jus viarum supremum*), d. h. das Recht, Landstraßen zu erbauen, ihre Richtungen festzusetzen, abzuändern, zu verlegen u. unanfechtbar den Kantonen zusteht, daß endlich die Eisenbahnen, von diesem Gesichtspunkte aus, Verkehrswege wie die Landstraßen nur vollkommenerer Art sind, — so wird man nicht in Abrede stellen können, daß, wenn es sich in der Schweiz um staatliche Verfügungen über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen handelt, diese zunächst von der Kantons-hoheit auszugehen haben, in welchen Eisenbahnen gebaut und betrieben werden wollen.

Steht dem Entwickelten zu Folge nun auch allerdings dem Bunde die Befugniß zu, Eisenbahnen von Bundeswegen zu bauen, so wird es doch zunächst und vor Allem seine Sache sein, die Kantone in ihren mittel- oder

unmittelbaren Eisenbahnunternehmungen zu unterstützen. Der Bund kann sie in je gesönderter oder kumulativer Weise unterstützen, einmal direkte durch finanzielle Mittel, dann indirekte durch Zollbefreiungen oder Zollbegünstigungen in Bezug auf die Einfuhr von Bau- und Betriebsmaterial, durch Erlassung von Konzessionsgebühren für den Personentransport, — durch einen Beschluß der Bundesversammlung, daß zu Gunsten von schweizerischen Eisenbahnen das Bundesgesetz über die Verbindlichkeit zu Abtretung von Privatreehten in Anwendung kommen müsse, — endlich dadurch, daß er das ihm zustehende Interventionsrecht übt, falls Kantone, in denen sich Eisenstraßen erstellen, verhindert würden, ihre Bahnlirien durch das Territorium solcher Kantone zu führen, welche dergleichen Schienenwege weder bauen lassen, noch deren Fortsetzung auf ihrem Gebiete selbst übernehmen wollen.

Gleichwie nun nach dieser bundesstaatsrechtlichen Erörterung auf der einen Seite weder aus der Bundesverfassung im Allgemeinen, noch aus dem Sinn und der Entstehungsgeschichte des Art. 21 insbesondere, eine Pflicht, eine rechtliche oder auch nur moralische Nöthigung für den Bund hergeleitet werden kann, ein schweizerisches Eisenbahnnetz als Staatsunternehmung auszuführen und auszubeuten, — alle einschlägigen Bestimmungen in der Bundesverfassung, wie im eidgenössischen Expropriationsgesetz dem Bunde vielmehr hauptsächlich eine vermittelnde und unterstützende Stellung gegenüber den Kantonen anweisen, in welchen Eisenbahnen gebaut werden, — so rathen hinwieder auf der andern Seite die eigenthümlichen Verhältnisse der Schweiz, verbunden mit der Natur, dem Umfang und den Folgen derartiger Bundesunternehmungen von letztern entschieden ab und

sprechen im Gegentheil laut dafür, daß der Bau und Betrieb der Eisenbahnen den Kantonen, beziehungsweise der Privatbetriebsamkeit überlassen bleibe.

Der Individualismus in der Schweiz, der sich politisch in dem Kantonalismus und Föderalismus, geographisch wesentlich in der Sönderung zwischen dem Osten und Westen, zwischen den Berg-, Thal- und Waldkantonen, gewerblich in der Unterscheidung zwischen den Industrie-, Agrikultur- und Viehzucht-treibenden, kommerziell zwischen den exportirenden und nichtexportirenden, den Transit- und Nichttransit-, zwischen den Splügen- und Gotthardskantonen u. s. w., überall tief eingelebt und ausgeprägt hat, — setzt nach unserm Dafürhalten einem Unitarismus im Eisenbahnwesen schon bei der Festsetzung des Netzes, besonders aber bei der Ausführung desselben unübersteigliche Hindernisse entgegen. Jedenfalls erregt die Wechselwirkung aller dieser Relationen und Gegensätze in ihrer Beziehung zu dem äußern, innern oder bloß örtlichen Zwecke eines solchen Eisenbahnnetzes die verschiedenartigsten Bedenken und fordert zu den verschiedenartigsten Betrachtungen auf. Die Schweiz mit ihren meist dicht bewohnten Berg-, ihren Quer- und Seitenthälern, ihrer dreischlächtigen Hauptverkehrs- und Expeditionslinie, läßt sich schwer a priori in Ein, den verschiedenen Land- und Völkerschaften, den volk- und gewerbreichsten Städten und andern großen Verkehrspunkten in möglichst gleichheitlicher Weise zuflattennommendes, Eisenbahnnetz einspannen, wie Belgien, das man uns als Vorbild hinstellt.

So sollen, — um nur Weniges beispielsweise auszuheben — die tiefen Thäler der Rhone und des Rheins und ihre Seitenarmé, Wallis und ein großer Theil von Graubünden, es sollen die bergwärts oder seitwärts

von den Transitstraßen befindlichen Ort- und Völkerschaften von Freiburg, Bern, Unterwalden, Uri, Zug, Schwyz, Appenzell J. = Rh. u. s. w. von den Eisenbahnen theils gar nicht oder doch unbedeutend berührt, von ihren unmittelbaren Vortheilen also gänzlich ausgeschlossen sein. Gleiches Schicksal soll die volkreichen Bergthäler des Jura mit ihrer lebhaften Uhren- und Eisenindustrie treffen. Auf mehr als einer Seite konkurriert in meist ackerbautreibenden, des neuen Verkehrsmittels weniger bedürftigen, dasselbe folglich auch weniger alimentirenden Gegenden der Schweiz ein dem ersten Bahnbau meist günstiges Gelände mit einer höhern, handels- und gewerbreiche Landestheile durchziehenden, Lage, die jedoch Schienenwegen mit Lokomotivbetrieb nicht nur leicht zugänglich erscheint, sondern auch größere Erstellungsz- und Betriebskosten durch noch größere Frequenz an Personen und Waaren reichlich auszugleichen im Falle ist. Welche Anstände würde schon die, lediglich der Formation des Bodens zuzuschreibende, durch industrielle Prägnanz jedenfalls gerechtfertigte, Ungleichheit hinsichtlich der Ausdehnung und der Auszweigungen des Netzes im Osten und der Beschränkung desselben im Westen der Schweiz verursachen?

Man versuche nur im Schooße der eidgenössischen Rätthe die gesetzliche Feststellung des vorgeschlagenen Eisenbahnnetzes für die Schweiz, und die angeedeuteten Gegensätze und Schwierigkeiten werden alle und noch eine Menge anderer dazu in kaum geahnter Weise und Intensivität zu Tage brechen. Man wird — täuschet uns nicht Alles, — ein schweizerisches Eisenbahnnetz vom Bund aufgestellt erhalten, das vielleicht allen Ab- und Ausichten, nur nicht den wahren, wohlverstandenen Rücksichten des Bundes und der Kan-

tone und dem Zwecke des neuen Transportsystems entsprechen wird. Es ist dann nur zu sehr zu befürchten, daß bei der Ausmittlung der Haupt- und Nebenstränge, bei Gruppierung und Rangirung der Eisenbahngelände nach der Priorität der Erstellung und der Rentabilität ihrer Linien — lauter Fragen, in welchen der Kantons-, Lokaltats- und Dertligeist, der Kampf für Ost oder West, für diesen oder jenen Alpenübergang sich geltend machen und Rathsmajoritäten für sterile und staatswirthschaftlich ganz bedeutungslose Linien, für Gebiete aus lauter oder größtentheils unrentablen Bahnen sich erkünsteln dürften, — es ist zu fürchten, sagen wir, daß bei diesen Entscheiden die Willkühr und der Zufall gefährliche Rollen spielen werden. Schon der Bundesrath dotirt in seinem Vorschlag die Schweiz mit einem Eisenbahnnetz, nach welchem 59 Stunden auf eine Million Einwohner kommen, während z. B. in Preußen nur 36 Bahnstunden, in Württemberg 29, in Frankreich  $19\frac{1}{7}$ , in Oesterreich nur 11 Stunden auf je 1 Million der Bevölkerung fallen.

Welche Zwistigkeiten werden sich erheben, wenn es sich darum handelt, festzusetzen, mit welchen Linien, wo und wann der Bau des Netzes in Angriff genommen, welche Garantie denjenigen Kantonen gegeben werden soll, die, während sie für die Baukosten der Prioritätslinien einzustehen haben, mit den Linien ihres Bahngeländes auf den „Arrièreplan“ verwiesen worden sind? Ein Beispiel statt vieler mag hier genügen. Beginnt man mit dem Bau der Mittellinie aus Nordwest durch den Hauenstein nach dem Harthale, wird dann bei der ohnehin bevorzugten Lage des nordwestlichen Ausgangspunkts, der auf die Entwicklung des Verkehrs nach dem Westen und Osten — nach dem Genfer- und Bodensee

hemmend zurückwirken kann, und bei dem Umstand, daß der Verkehr sich gerne bleibend an die Punkte heftet, die zuerst von den Lokomotiven besucht werden, — der industrielle Osten der Schweiz gleichgültig zusehen, wie man die Verlängerung der schweizerischen Nord-Ostbahn bis an den Bodensee in das zweite Baustadium unter Umständen in die griechischen Kalenden verweist? Wird nicht auch die Frage, ob für den Trakt zwischen Olten und Ifferten die Wasserstraße benützt, beziehungsweise das bekannte Projekt der Entsumpfung des Aar- und Seelandes mit in Verbindung gebracht werden soll, die Schwierigkeiten, welche das System des Bundesbaus zu überwinden hat, wesentlich vermehren? Endlich gibt es Strecken projektirter Bahnen, welche, wie auch Stephenson meinte, nicht einmal durch die Beihülfe schweizerischer Regierungen durchzuführen sind, sondern wozu im Interesse des europäischen Verkehrs benachbarte auswärtige Staaten werden kontribuiren müssen.

Die Hauptschwierigkeiten werden aber erst dann eintreten, wenn es sich um die wirkliche Ausführung der Bestandeslinien des schweizerischen Eisenbahnnetzes nach willkürlich ausgemittelten Bahngebieten handelt.

Das Gewagte und Mißliche fühlend, das, bei den bestehenden Föderativverhältnissen, in einem Vorschlage läge, dem Bunde die Erstellung des ganzen Netzes ausschließlich aufzubürden, nahm die Majorität Ihrer Kommission zu dem nicht minder mißlichen Aus- und Mittelwege die Zuflucht, Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen zum gemeinschaftlichen Unternehmen des Bundes und der an ihrer Ausführung zunächst betheiligten Kantone zu machen. Die Gesamtheit der je weiligen mit dem Bund zu diesem Behuf in ein Vertragsverhältniß tretenden Kantone hätte sich diesem Vorschlage

gemäß dem Bunde gegenüber zur Uebernahme der Hälfte der Verzinsung des Anlagekapitals zu verpflichten, das von der Bundesregierung mittelst Staatsanleihen zu beschaffen wäre. Ueber die Vertheilung des, von den Kantonen eines Eisenbahngebiets zum Zweck der Ausführung der einschlägigen Linien übernommenen, Verpflichtungsanteils auf die einzelnen Glieder, hätten sich dieselben im Voraus zu verständigen. Könnten oder würden sich die, bei einem Eisenbahngebiet oder bei einem zur Ausführung bewilligten Theile eines solchen interessirten, Kantone vor Ablauf der zur Kapitalaufnahme ursprünglich eingeräumten oder verlängerten Frist über ihr gegenseitiges Verhältniß nicht vereinbaren, so unterbliebe ganz oder theilweise der Bau der Bahnlinien des betreffenden Gebiets und es ginge die Reihenfolge auf das nächste Eisenbahngebiet über.

Dieses System der zentralen-kantonalen Gemeinschaftlichkeit leidet — nach unserer innersten Ueberzeugung — in exekutiver, finanzieller und organischer Beziehung an allen Gebrechen, die gemeiniglich solchen Misch- und Zwitterssystemen zur Last gelegt werden können.

Wir fragen was vorab die Vollziehbarkeit des von der Majorität vorgeschlagenen Systems betrifft, — welche unendliche Schwierigkeiten und Anstände werden sich ergeben, bis alle diese Vereinbarungen — die Vereinbarung der verschiedenen Eisenbahngebiete mit dem Bund, die Vereinbarung der Kantone unter sich für alle Linien des betreffenden Eisenbahngebiets, die Vereinbarung derselben mit Einzelnen für den Bau eines Theils des Gebiets zu Stande gekommen sind? Die alljährlich zu leistenden Supplementarzinzen für ein Nationalanleihen von 130 Millionen zu 4% negoziert, sind in der bun-

besrätlichen Voraussetzung, daß sämtliche schweizerische Bahnen — die guten und schlimmen nach dem ganzen projektirten Netze in einander gerechnet — wenigstens zwei Prozent rentiren, auf 2,600,000 Frs., — 1,300,000 Fr. zu Lasten des Bundes und 1,300,000 Fr. zu Lasten der theilhaftigen Kantone angeschlagen. Der Bund wird nun aber kaum so glücklich sein, die ganze Summe des Anleiheus zu vierprozentigen Zinsen negotziren zu können. Je nach dem Stande des Geldmarkts wird er auch stärkere Zinsen und andere ungünstige Bedingungen sich gefallen lassen müssen. Darauf wird man Ihnen, Tit., erwidern, die 130 Millionen werden allerdings nicht auf einmal, es werden im Anfang bloß 20 bis 30 Millionen aufgenommen und gehe die Sache schlecht, so könne man es dabei bewenden lassen, das eidgenössische Eisenbahngesetz, das man Ihnen empfiehlt, abändern und für Weiteres bessere Zeiten und Geldmärkte abwarten.

So werden aber die Kantone, zumal jene, welche mit ihren Bahnen in der Rangordnung der Eisenbahngebiete hinten an gereiht worden sind, die Aufstellung eines nationalen Eisenbahnnetzes und die gesetzliche Zusicherung, daß dasselbe spätestens inner so und so viel Jahren — in Belgien geschah es in einem Jahrzehent — ausgeführt werden soll, sicherlich nicht verstehen. Gerade aber die Furcht, daß schwere, unbesiegbare Konkurrenz es dem Bunde selbst bei dem besten Willen, gesetzlich gegebene Versprechungen zu erfüllen, unmöglich machen könnten, das begonnene Werk fort und zu Ende zu führen, — muß und wird die, dem vorgeschlagenen, die ganze Ausführbarkeit desselben bedingenden Mischsystem zu Grunde liegenden „Vereinbarungen“ zwischen dem Bunde und den Kantonen und

der beteiligten Kantone unter sich wesentlich erschweren, wenn nicht unmöglich machen.

Allein auch wenn keine gänzliche Stockung in der Ausführung des Reges eintritt, wenn die weiter erforderlichen Staatsanleihen wirklich gemacht und nur zu weit schlimmern Bedingungen effectuirt werden, als das erste, — wird es nicht auch dann für die Kantone, welche Zinsverpflichtungen auf eine lange Zukunft zu übernehmen haben, die im Verlauf der Zeit weit lästiger werden können, äußerst schwierig und bedenklich, solche Verpflichtungsverträge ohne gefährliche Störungen im ordentlichen Kantonhaushalt zu veranlassen, ins Dunkle und Ungewisse einzugehen?

Eine Erschwerung der Uebernahme solcher Zinsleistungen von Seiten der Kantone auf die Kantonalbudgets liegt in dem Art. 16 des von der Majorität vorgeschlagenen Gesetzes, welcher die Bildung eines für Hauptreparatur- und Erneuerungsbauten bestimmten Reservefonds zu Gunsten selbst eines rentablen Eisenbahngebiets illusorisch macht, indem wenn nach erfolgter Verzinsung des Anlagekapitals aus dem gemäß Art. 14 ausgemittelten Reinertrag ein Ueberschuß bleibt, derselbe vorab zu Deckung früherer Einbußen des Bundes und der Kantone, nicht etwa nur auf der Bahnunternehmung des betreffenden Gebiets, sondern auch zu Deckung von Verlusten verwendet werden muß, welche auf gleiche Weise, im gleichen Betriebsjahr sich auf andern schweizerischen Eisenbahnunternehmungen ergeben. Wie werden endlich die beteiligten Kantone in den gegenseitigen Verträgen unter sich und gegenüber dem Bunde sich verständigen und aus der Sache ziehen, wenn in Zeiten des Kriegs, verheerender, weitgreifender Naturereignisse der Ertrag der Bahnen nicht einmal zwei Prozente erreicht?

Noch mehr: Wenn z. B. von drei Kantonen, die einem Eisenbahngebiet angehören, ein Kanton diskordirt und beharrlich sich weigert, den ihm zukommenden Verpflichtungsantheil zu übernehmen, der zweite nicht genug leisten will u. s. f., bleibt dann dem dritten, wäre es auch, daß er verhältnißmäßig die meisten Vortheile aus der bezüglichen Bahn zöge, nur die Alternative übrig, entweder das Ganze der einzugehenden Verpflichtungen allein oder wesentlich allein zu übernehmen, oder aber Gefahr zu laufen, daß nach fruchtlos abgelaufenen Fristen, das Eisenbahngebiet, dem er zugewiesen ist, übergangen und der wesentliche Vortheil der Priorität mit den Subsidien des Bundes auf das nächstfolgende Eisenbahngebiet übertragen werde? Wie steht es in diesem Fall — und er dürfte ohne Zweifel eintreten — um das nationale, ineinandergreifende, ununterbrochene, schweizerische Eisenbahnnetz, dessen Erstellung das Hauptziel derjenigen ist, welche uns mit so großem Eifer den Staats- und Bundesbau als das beste und allein wirksame Mittel empfehlen, um der Schweiz zum neuen Transportsystem zu verhelfen?

Als eine Hauptschwierigkeit gegen den Bundesbau stellt sich die finanzielle Seite desselben heraus. Wir scheuen uns nicht, die Behauptung aufzustellen, daß die Kontrahirung einer Nationalschuld in der Schweiz mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Staatsausgaben-Etats des Bundes und der Kantone und die vorhandenen Hilfsquellen diese Ausgaben zu decken, lediglich zum Zweck der Vertheidigung der Freiheit und der Integrität des Landes gerechtfertigt erscheint, und daß das Eingehen von Staatsschulden für andere, und wären es auch sogenannte produktive Zwecke, in der Regel vermieden werden soll. Hüte sich die Eidgenossenschaft vor

dem ersten Schritt, der zum Abgrund des Staatsschuldenwesens führt. Mögen die Lasten bei Kontrahierung solcher Nationalschulden, sei es durch Schaffung von Papiergeld, sei es mittelst Abschließung von Anleihen, auch vorübergehend, die Vortheile bleibend sein, so viel ist sicher, daß sogenannte produktive Staatsschulden nur zu häufig destruktiv werden und daß „die Ungunst der Zeiten, daß Theuerung, Kriegsgefahren u. die Lasten verlängern und erhöhen und neue Lasten auf die alten häufen können.“ Man sagt nicht zu viel, wenn man behauptet, daß die Schweiz die im Verhältniß zu so vielen andern Staaten so höchst befriedigenden politischen Zustände, daß sie den erfreulichen Zustand ihres Handels, ihrer Industrie, ihrer Landwirthschaft, überhaupt ihrer Privat- und öffentlichen Oekonomie wesentlich dem beharrlichen Bestreben verdankt, sich bisher von den Staatsschulden und ihren „Arrostrungen“ möglichst fern und frei gehalten zu haben.

Das Nationalanleihen von 130 Millionen soll vom Bunde, auf seinen Namen, seine Rechnung und Gefahr zu 4 Prozent aufgenommen werden. Wird es aber dem Bunde, dem kein Domanalbesitz, kein Bundesstaatsvermögen u. dgl. zu Gebote stehen und bei dem gegenüber dem ausländischen Geldmarkt hinreichende Erfahrungen, wie er diesfalls eingegangenen Verpflichtungen nachkomme, vor der Hand noch abgehen, ohne Anstand gelingen, ein Nationalanleihen von 130 Millionen Francs zu 4% zu kontrahiren?

Wir glauben entschieden nein, so weit dieses Anleihen nicht im Inlande gedeckt werden kann. Alle deutschen Staaten zahlen ungeachtet des seit Anfang des Jahres sehr gesunkenen Zinsfußes noch bis zur Stunde 4½ bis 5% Zinsen. Preußen, beide Hessen, Baden und Württemberg 4½%;

Preußen, Baden, Bayern, Nassau 5 % und die vierprozentigen Papiere stehen in allen deutschen Staaten noch unter Pari. So namentlich (am 30. März 1852) in Bayern  $96\frac{3}{4}$ , in Hessen  $97\frac{5}{8}$ . In Frankreich ist der Zinsfuß zwar reduzirt worden, aber nicht auf 4, sondern  $4\frac{1}{2}$  %. Am meisten beweisen hier die beiden Länder, welche große Eisenbahnanleihen gemacht haben, Belgien und Sardinien. In Belgien stehen aber selbst die  $4\frac{1}{2}$  procentigen Obligationen noch weit unter Pari, nämlich  $95\frac{1}{2} - \frac{1}{4}$  und in Sardinien sogar die 5procentigen nur  $96\frac{1}{2}$  bis  $\frac{1}{4}$ . Bayern, dessen Eisenbahnen, vorbeigänglich gesagt, zur Zeit nicht ganz 1 % Zinsen abwerfen, konnte in der letzten Zeit ein neues Staatsanleihen behufs Vollendung seiner Bahnen nicht anders als zu  $4\frac{1}{2}$  Prozent abschließen. Allerdings würde — behaupten Sachkundige — mit der zunehmenden Sicherheit des Friedens ein größeres Sinken des Zinsfußes zu erwarten sein, wenn die neue Welt Amerikas mit ihren unermesslichen Reichtümern dem europäischen Kontinent nicht immer näher rückte und sich dort nicht reich Gelegenheit fände, europäische Kapitalien mit größerem Vortheil anzulegen. Auf dem englischen Geldmarkte kursiren bereits gegen 30 nordamerikanische Staatspapiere und Aktien und an der Frankfurter Börse sind nicht nur 6 % amerikanische Staats schon längere Zeit im Umlauf, sondern seit einigen Monaten haben auch amerikanische 7 % Eisenbahnaktien und Prioritätsobligationen \*) bereits eine so bedeutende Stelle eingenommen, daß ihr Preis täglich im amtlichen Kursblatt von Frankfurt a. M. mit angezeigt wird.

\*) Cours vom 30. März l. J.:

- 1) 6% Staats 119 $\frac{1}{3}$ —118 $\frac{7}{8}$ .
- 2) 7% N-Y-Erie I Prior. 112 $\frac{1}{2}$ —113 $\frac{1}{2}$ .
- 3) 7% S. Louis B. 105 $\frac{1}{4}$ —106 $\frac{1}{4}$ .

Dem uns als Vorbild hingestellten Belgien mit seinem günstigen Eisenbahngebiet, seinen industriellen Städten, seinem Verkehr und Handel ging es bei den von 1836 bis 1840 negozierten wirklichen Staats-, keineswegs bloßen Eisenbahn-Anleihen nicht viel besser. Prüfen wir dieselben.

Das Anleihen von		
1836	von frz. Fr. 30,000,000 à 4 %	ward zu 92 per 100 durch Subskription bewirkt; Verzinsung halbjährlich per 1. Januar u. 1. Juli; Amortisationsdotations 1 %.
1838	" " 50,000,000 à 3 %	wurde zu 73 $\frac{1}{2}$ per 100 mit Gebrüder Rothschild abgeschlossen; Amortisationsdotations 1 %.
1840	" " 20,160,000 à 5 %	wurde zu 96 per 100 mit der belgischen Generalgesellschaft negociert; Verzinsung halbjährlich; Amortisationsdotations 1 Prozent.
"	" " 37,000,000 " "	wurde zu 97 $\frac{1}{2}$ per 100 mit Gebrüder Rothschild unter einer Drittelsbetheiligung Seitens der belgischen Generalgesellschaft abge-

## Das Anleihen von

schlossen; Zinszahlung jährlich.

1840 von frz. Fr. 30,000,000 à 5  $\frac{1}{2}$  endlich wurde unter gleicher Drittelsbetheiligung Seitens der Société générale mit Gebrüder Rothschild negoziert.

Aus dem Vorstehenden mag man die Einbußen er-messen, welche Belgien bei Kontrahierung dieser Staatsanleihen gemacht hat!

Der Ertrag der belgischen Eisenbahnen war im Jahre 1845 nach Vollendung des ganzen Eisenbahnnetzes frz. Fr. 6,100,326 netto, oder 3  $\frac{22}{100}$  Prozent der für Erstellung aller Eisenbahnen verwendeten Gelder, welche in den ersten 11 Verwaltungsjahren frz. Fr. 189,296,875 betragen. Selbst wenn man von dieser Summe alle Auslagen für Interessen, Amortissements, die Unkosten für die Eisenbahnanleihen etc. abzöge, wie denn auch diese Auslagen von den jährlichen Staatseinkünften wirklich vorabgezogen wurden und daher nicht mehr auf dem Aeraare lasten, so stellt sich 1845 nur ein Ergebnis von 3  $\frac{3}{4}$  % als Netto-Erträgniß der belgischen Eisenbahnen heraus. Nach dem Rechenschaftsbericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten war der Reinertrag Ende 1850 frz. Fr. 6,370,803 oder 3, <sup>85</sup> Prozent des Anlagekapitals.

Wir fragen endlich, wie dann, wenn die Eidgenossenschaft auch höhere als vierprozentige Zinse bezahlen muß, wenn auch ihre Nationalschuld indirekte oder dadurch direkte sich mehrt, daß das Eisenbahnnetz in Folge des wachsenden Appetits dieser oder jener Landesgegend

nach Zweig- und Seitenbahnen noch mehr sich vergrößert, — werden dann die daherigen Defizite aus den ordentlichen Einnahmen der Bundeskasse, — werden sie, wie man es uns verheißt, aus dem Ertrag der Grenz-zölle gedeckt werden können? Wenn aber, da der Ertrag der Eisenbahnen schon in gewöhnlichen Zeiten, geschweige in außerordentlichen, vielen Wechselfällen unterworfen ist, zu den Geldbeiträgen der Kantone Zuflucht genommen werden muß, — ist es gerecht, auch diejenigen Kantone, die vermöge ihrer geographischen Lage keine unmittelbaren Vortheile von dem schweizerischen Eisenbahnen genießen, — ist es billig, auch jene Kantons-theile, deren Gewerbsinteressen durch das neue Verkehrsmittel auf lange Jahre hinaus vielleicht empfindlich verletzt werden, — für den kostspieligen Bau und Betrieb desselben alljährlich in Mitleidenschaft zu ziehen?

Wir kommen nun noch mit Wenigem auf die organische Seite des vorgeschlagenen Bundesbau-Systems zu sprechen. So sehr wir uns einerseits davor hüten sollen, durch Geltendmachung unstatthafter föderalistischer Tendenzen das durch Centralisation gewisser allgemeiner, geistiger und materieller Interessen fester gewordene politische Band zu schwächen, welches die neue Bundesverfassung im Innern und nach Außen um die einzelnen Glieder des schweizerischen Bundesstaates geschlungen hat, so gut werden wir anderseits thun, Centralisirungen von Verwaltungszweigen zu unterlassen, welche die Wohlfahrt des Bundes nicht unerläßlich erheischt, — Verwaltungszweige, die ohne Beeinträchtigung seiner Interessen dem Bereich der Kantone, beziehungsweise der Privatthätigkeit, überlassen werden können. Von dieser Ansicht ausgehend, können wir in den Vorschlag, die Erstellung, Organisirung und Verwaltung des neuen Transport-

systems, den ganzen Bau und Betrieb aller schweizerischen Eisenbahnen zur Bundes Sache zu machen, nicht eine Vermehrung der Zentralisation erblicken, die unerlässlich und durch den Zweck, den man sich damit vorsetzt, hinlänglich gerechtfertigt erscheint. Denn man kann es nicht läugnen, die Sehnsucht nach einer größeren National-einheit und die in den abgewichenen Dezennien immer dringender gewordene Forderung, daß dieselbe auch äußerlich und in der Form größerer, politischer Einheit sich geltend mache, beruhe in manchen Kantonen vorherrschend auf der Ueberzeugung, daß auch die individuellen und kantonalen Interessen unter dem Schutze und Einflusse einer größern, kräftigern Nationalverbindung um so vollständiger und leichter gepflegt und befriedigt werden können.

Die Majorität Ihrer Kommission meint, gerade die Aufstellung von Kreisverwaltungen, wenn man einen Theil ihrer Mitglieder durch die betreffenden Kantonsregierungen wählen lasse, werde allfälligen Uebelständen und büreaukratischen Uebergriffen der Zentralverwaltung und ihrem, die freie, für individuelles und gemeinsames Wohl wirkenden, Thätigkeit der Privaten und Gemeinheiten in den Kantonen absorbirenden und störenden Einfluß heilsam begegnen. Würde, was wir bezweifeln, diese Erwartung sich auch in gehofftem Maße verwirklichen, so ist kaum zu läugnen, daß unter dieser Theilung und Mischung des Wahlrechts für Bestellung der wesentlichsten Vollziehungsorgane die rasche und einheitliche Direktion der ganzen Verwaltung, die man doch beim Staatsbau vor Allem anstrebt, bedeutend leiden wird. Da ferner bei diesem System denn doch alle Verfügungen wichtigeren Belangs vom Centrum und der Generaldirektion ausgehen oder von ihr die Genehmigung er-

halten, da namentlich alle von den Kreisverwaltungsräthen und ihren Kassierämtern gestellten Rechnungen von der Zentralstelle revidirt werden müssen, so erblicken wir in diesen vielen vielgliedrigen Kreisverwaltungen mehr eine Komplizirung und Vertheuerung der Administration, als eine Vereinfachung und Popularisirung derselben. Wir fügen hier die allgemeine Bemerkung bei, daß wir überhaupt und grundsätzlich den Privatbau und Privatbetrieb dem Staatsbau und Staatsbetrieb vorziehen, gleichviel, ob es der Bund oder die Kantone seien, welche den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen allein oder gemeinschaftlich in Regie unternehmen.

Wie viel einfacher, unkostspieliger, volksthümlicher und — sagen wir es frei heraus — wie viel schweizerischer macht sich das Alles, — heben sich alle die aufgezählten Schwierigkeiten, wenn der Bau und Betrieb der Eisenbahnen in der Schweiz nicht zur Bundessache gemacht, sondern den Kantonen beziehungsweise der Privatbetriebsamkeit überlassen wird.

Während, wenn der Machtspruch der eidgenössischen Behörden das Eisenbahnetz feststellen soll, dem Zufall und der Willkühr der gefährlichste Spielraum eröffnet erscheint, — während durch Majoritätsentscheidungen der Art neue Erisäpfel in die schweizerischen, durch die bundesverfassungsmäßige Centralisation des Militär-, des Zoll- und Postwesens, durch Uniformirung des Münz-, Maß- und Gewichtswesens u. s. w. für eine lange Zeit noch in Anspruch genommenen Völkerschaften geworfen werden, — fällt all das beim Gesellschaftsbau hinweg. Wird die Wahl, die Richtung und der Bau der Bahnen der freien Associationsthätigkeit überlassen, — so ist der Entscheid über die Auswahl der Linien, über die Priorität der Erstellung mehrerer Bahn-

züge unter sich, die Benutzung oder Nichtbenutzung von Wasserstraßen zc. der Willkühr und dem Zufall entrückt, er liegt in der unparteiischen Hand des Bedürfnisses und der öffentlichen Meinung. Die Rentabilität einer Linie wird dann allerdings nicht die letzte Bedingung des Entscheldes sein und in dieser auch die sicherste Gewähr liegen, daß vor Allem jene Schienenwege gebaut werden, die ganz einfach dem natürlichen, bereits bestehenden Industrie- und Handelszüge folgen, — Schienenwege, die, eben weil sie den Verkehr berücksichtigen, wie er sich aus industriellen, kommerziellen und andern Verhältnissen in der Wirklichkeit gestaltet hat, — aus diesem Grunde allein schon nicht nur als die rentabelsten, sondern in der Regel auch als die wichtigen politischen und strategischen Linien betrachtet werden können.

Der Gesellschaftsbau wird in der Schweiz auch nicht zu dem in England mit 80 Millionen Pfund Sterling theuer bezahlten von Stephenson mit Recht gerügten Bahne führen, daß in der Erstellung von Eisenbahnen die Konkurrenz unter den rivalisirenden Interessen nicht hoch genug gesteigert werden könne, und zwar schon deswegen nicht, weil, — abgesehen davon, daß nach den anderwärts gemachten Erfahrungen die Geldmittel hiezu mangelten, — unsere Bergzüge, unsere Haupt- und Seitenthäler, die ganze geographische Gestaltung unseres Landes der Entwicklung einer solchen unsinnigen Konkurrenz natürliche, unübersteigliche Schranken setzt.

Auch die Ausführung der Bahnen wird sich bei dem Gesellschafts- und Aktienbau in der Schweiz weit leichter machen, als beim Staats- und Bundesbau. Hier bedarf es keiner Menge vorgängiger, schwieriger Vereinbarungen zwischen dem Bund und den theilhaftigen Kantonen und den Kantonen unter sich. Haben die er-

forderlichen Subskriptionen für eine projektierte Eisenbahn stattgefunden, so konstituiert sich die Aktiengesellschaft, wählt eine Kommission, welche sich mit den in benachbarten, bei der Bahn ebenfalls beteiligten Kantonen ernannten Komités ins Vernehmen setzt und mit denselben bei den betreffenden Kantonsregierungen Konzessionsurkunden auswirkt, — Konzessionsurkunden, welche nicht nur die Kantonal-Hoheitsrechte wahren, sondern überhaupt die Interessen des Gemeinwesens und der Bürger gegen die unerlaubte Gewinnsucht der Spekulation und des Kapitals in Schutz nehmen werden. Die Bundesbehörden, denen diese Konzessionsurkunden zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen sind, werden die Hoheits- und Regalrechte des Bundes wahren und in Konfliktfällen zwischen den Kantonen interveniren und entscheiden. Die Ausführung des Baus und der Betrieb wird dann unter genauer Beachtung der hoheitlich vorgeschriebenen Bedingungen Sache der Gesellschaften sein.

Der Organismus der Verwaltung beim Gesellschaftsbau macht sich eben so einfach, unkostspielig, ohne eine Menge Zwischeninstanzen, mit den möglichst wenigen Beamten und Angestellten, als er sich bei dem Staatsbau komplizirt, bürokratisch-formalistisch und kostspielig gestaltet.

Daß aber in der Schweiz die Kraft und Thätigkeit der Vereine und Gesellschaften wirklich vorhanden, — daß diese für Unternehmungen, wie sie in Frage liegen, naturwüchsig, lebendiger und wirksamer sei, als diejenige einer Bundesregierung, — liegt außer allem Zweifel. Gegenwart und Vergangenheit liefern uns die Beweise. Welche große Erfolge verdankt nicht unser Vaterland der Privatthätigkeit und den Bestrebungen

der Vereine, den zahlreichen Associationen für Straßen- und Kanalbauten, für Dampfschiffahrt, für Entsumpfungszwecke, für Affekuranzen gegen Brand- und Hagelschaden, gegen Viehseuchen, für Lebensversicherung, für Einrichtung von Spinnereien, Webereien und Färbereien, für Maschinenfabriken, für Kreditanstalten, für Erziehungs-, Bildungs- und Armenzwecke u. s. w. Ja es gibt bei uns kaum ein Feld der öffentlichen Wohlfahrt, der Wohlthätigkeit und Industrie, in welchen die Vereins- und Associationsthätigkeit, der Geist der Aktienunternehmung sich nicht mit Glück versucht hätte. Gleichwie uns in älterer Zeit die kaufmännischen Direktorien in St. Gallen, Zürich und Basel, gleichwie gewerbsame und unternehmende Privatleute in Bern, in Schaffhausen und anderwärts nicht allein zu ihrem Vortheil, sondern zum großen Nutzen des Handels- und Gewerbsstandes und des ganzen Publikums das erste Postwesen einrichteten und besorgten, eben so sahen wir in neuerer Zeit die Kanalisierung der Linth und die Entsumpfung des Linthgebiets, wir sahen den Bau verschiedener Bergstraßen in Graubünden, die Stiftung von Gebäude- und Mobilienaffekuranzen, die Gründung von Zettel- und Hypothekarbanken, wichtige Vorarbeiten für Eisenbahnbauten, ja den ersten schweizerischen Schienenweg, die erste Strecke der schweizerischen Nordbahn von Zürich nach Baden, durch Aktienunternehmungen bewerkstelligen. Wir fragen, warum soll nicht die Verlängerung dieser Bahn nach Osten und Westen, warum sollen nicht andere schweizerische Schienenwege in andern Theilen des Vaterlandes auf dem Wege des Aktienbaus zu Stande kommen können? Wie stünde es in der republikanischen Schweiz, wenn man bisher Alles, was den Staat und die Gesammtheit direkte interessirt, ausschließlich den Regierungen

und Behörden überlassen, dagegen Privatvereinen und Gesellschaften, überhaupt der Privatbetriebsamkeit, die Berechtigung und Fähigkeit zu Erwägung der öffentlichen Interessen, die Befähigung zu Erstellung öffentlicher Werke, Anstalten zc. abgesprochen hätte? Ja würden wir zumal dem Beispiel von Nordamerika und England gegenüber den Namen von Republikanern verdienen, würde es nicht zu den auffallendsten Erscheinungen gehören, wenn man in der Schweiz, dem Lande der Demokratie, das sich vor so vielen andern Ländern durch seine vereinliche und gesellschaftliche Volksthätigkeit bei Gegenständen der öffentlichen Wohlfahrt und des Nationalwohlstandes auszeichnet, — gerade beim Bau und Betrieb von Eisenbahnen, bei der Entwicklung des für seinen Handel und seine Industrie so nothwendigen Transportsystems — die ergiebige, folgenreiche Mitwirkung dieser Associationsthätigkeit ausschließen oder doch davon keinen Gebrauch machen wollte?

#### §. IV.

Möglichkeit der Beschaffung des Anlagekapitals für Erstellung der schweizerischen Haupteisenbahnlinien auf dem Aktienwege und Unrathsamkeit der Gewährleistung eines Minimums der Zinseneinnahme und anderer pekuniärer Beteiligungen von Bundeswegen.

Wir irren uns kaum, wenn wir annehmen, daß man das Gewicht unserer Gründe gegen den Staats- und für den Gesellschaftsbau der schweizerischen Eisenbahnen allerseits nicht ungerne anerkennen würde, wenn

nicht die behauptete Schwierigkeit in der Aufbringung des Baukapitals angeblich nöthigte, den Staats- und Bundesbau zu beschließen, sei es in dem von der Majorität der Kommission vorgeschlagenen oder im Sinne des Partialensystems nach dem ersten Sondergutachten derjenigen eidgenössischen Experten, welche ihren Befund über die Ausführung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes in finanzieller Beziehung abzugeben berufen waren.

Die gleiche angebliche Schwierigkeit für Aufbringung der erforderlichen Geldmittel veranlaßt hinwieder andere, sich zwar ganz entschieden gegen den Bundes- und für den Gesellschaftsbau auszusprechen, aber dem Bunde die Leistung der Garantie eines Zinsenminimums mit oder ohne Antheilgestattung am Mehrertrag des betreffenden Bauunternehmens oder die Leistung anderer Subsidien zu Gunsten der, das Bau- und Anlagekapital einschließenden, Aktionäre oder Partialenbesitzer zuzumuthen.

Wir wollen versuchen, vorab den sehr beliebten, zumal in den letzten Jahren häufig gehörten Haupteinwand gegen den Aktienbau — man bringe auf diesem Wege das Geld nicht auf, — zu beleuchten und dann auch die Gründe anzugeben, warum wir nicht minder von der Annahme solcher Vorschläge abrathen, welchen gemäß, im Fall der Adoptirung des Aktienbau-Systems, vom Bund die Leistung einer Zinsengarantie, der Aktienbetheiligung u. dgl. gefordert werden soll.

Man sagt, die Aktienunternehmungen behufs Erstellung von Eisenbahnen hätten neben unbestreitbar glänzenden Erfolgen für das allgemeine Wohl und für die Unternehmer, auch viele theils mißglückte, theils betrügerische Versuche zu Tage gefördert, welche in die Kategorie von Aktienschwindel und prellerischer Papier-

Spekulationen gehören, wodurch Millionen verloren und Tausende ins Unglück gestürzt worden seien. Dadurch sei der Werth der Eisenbahnaktien gesunken und es habe sich die Zahl der Darlehenslustigen auf den nur in Aussicht gestellten Ertrag bloß projektirter Eisenbahnen dermaßen vermindert, daß der Rest derselben hinlänglich Gelegenheit finde, in den Aktien von vollendeten und gutrentirenden Linien seine Gelder anzulegen. Auswärtige Kapitalisten schlugen gewöhnlich auch die Schwierigkeiten des Bodens in der Schweiz für Eisenbahnanlagen höher und den zu vermittelnden Verkehr kleiner an, als sie wirklich seien. Die Erfahrungen von der Zürcher Nordbahn, die trotz der schönsten Hoffnungen nicht vollendet und nicht einträglich geworden sei, halte man für das ganze Land für maßgebend. Ferner sei die Schweiz kein guter Boden für die marktschreierischen Anpreisungen und für die Aktienschwindelarten, welche bei den meisten Privatbahnen als ein mächtiger Hebel gewirkt hätten. Wenn endlich auch wahr sein möge, was man nicht selten aussprechen höre, daß die Kapitalisten von einigen Schweizerstädten allein schon im Stande wären, bedeutende Theile des schweizerischen Eisenbahnnetzes auszuführen, so frage sich immer noch, ob — namentlich ohne Zinsengarantie von Bundeswegen — neben den disponiblen Geldkräften auch der Wille vorhanden sei, diese Geldkräfte auf schweizerische Eisenbahnunternehmungen zu verwenden. (M. vergl. das gedruckte finanzielle Experten-Gutachten S. 25 und 26.)

Wir erwidern hierauf zunächst mit Bezug auf das zuletzt Angebrachte Folgendes:

Es ist allerdings wahr, daß die aus Basel vom 30. Oktober 1849 datirte Eingabe an den schweizerischen Bundesrath, zu der sich neun und dreißig hervorragende

Namen, darunter ausgezeichnete Kapitalisten, Banquiers und große Handlungshäuser aus den Städten Basel und Zürich, in der Absicht vereinigten, „um die Herstellung eines Eisenbahnsystems in der Schweiz, zunächst zwischen den Städten Zürich, Aarau, Solothurn, Bern, Luzern und Basel“ anzuregen und zu befördern, — zum vorhinein erklärt haben, daß, wenn die Behörden nach gepflogener Untersuchung sich für den Aktienbau entscheiden sollten, „neben einer billigen Konzession die Garantie des Zinses von etwa 3½ Prozent als unerläßliche Bedingung für die Herbeischaffung des Baukapitals betrachtet werden müsse.“ Es ist ferner richtig, daß die Bundesversammlung darauf hin unterm 18. Dezember gleichen Jahres den Bundesrath beauftragte, nicht nur die Konzessionsbedingungen für den Fall der Erstellung von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften, sondern auch Anträge, die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung eines zu entwerfenden schweizerischen Eisenbahnnetzes betreffend, den gesetzgebenden Räten vorzulegen.

Es läßt sich nun aber gewiß nicht läugnen, daß, — zumal gerade diese Schlußnahme, wenn auch nur vorläufig und ganz im Allgemeinen, die Möglichkeit irgend welcher subsidiärer Beteiligung des Bundes beim Bau schweizerischer Eisenbahnen in Aussicht stellte, — jener damals in irgend einem Theile der Schweiz vorhandene Eifer, den Schienenbau bloß auf dem Aktienwege anzustreben, und zu diesem Zweck ohne Gewärtigung von Bundesubsidien die erforderlichen Geldmittel zusammenzubringen, bedeutend abgekühlt und auf die glückliche Anwartschaft hingewiesen wurde, später den gleichen Eifer zu gleichem patriotischen Zweck mit Gewißheit auf sichern Gewinn bethätigen zu können. Dazu kam noch

der Umstand, daß gerade damals unmittelbar nach den großen Geld- und Handelskrisen in den Jahren 1847 und 1848 der Stand der Eisenbahnaktien ein außerordentlich ungünstiger war und in Verbindung mit den damaligen sehr beunruhigenden politischen Ereignissen und Aspekten ebenfalls in manchen schweizerischen Kapitalisten den Wunsch rege machte, für Aktien auf zu erbauende schweizerische Eisenbahnen eine Zinsengarantie zu erhalten.

Heute stehen nun die Dinge ganz anders. Sie stehen anders in Bezug auf den Kurs der Eisenbahnaktien, anders aber namentlich in Bezug auf die Hoffnungen, die Eidgenossenschaft werde auf dem Wege des Staatsbaus die Eisenbahnen erstellen, oder sich wenigstens beim Aktienbau derselben sofort mittelst Zinsengarantie betheiligen. Diese Hoffnungen sind bedeutend gesunken. Sobald denselben durch die erwarteten Beschlüsse der gesetzgebenden Räte der Faden vollends abgeschnitten ist, wird, wir zweifeln keinen Augenblick, das eigene wohlverstandene Interesse der schweizerischen Kapitalisten, der schweizerischen Handels-, Gewerbs- und Verkehrsleute, welche disponible Gelder und einen nähern oder entferntern Nutzen an der Erstellung einer schweizerischen Bahnlinie besitzen, so große Summen zusammen bringen, daß auch auswärtige Kapitalien dafür gewonnen werden können. Unterläßt man es nun, ein großartiges Metallstraßennetz aufzustellen und beschränkt man sich auf Erstellung der ertragsfähigen Hauptlinien, — suchen sich die Städte und großen Ortschaften, für welche, — wie man so wahr gesagt hat, die sie berührenden Schienenwege als Wurzeln und Aeste zu betrachten sind, als Wurzeln, insofern sie denselben die erforderlichen Lebensbedürfnisse

und Rohstoffe aus einem weitem Kreise zuführen, als Reste, insofern sie den Umkreis des Marktes für ihre Kunst- und Gewerbsprodukte in gleichem Verhältniß erweitern, — suchen sich die schweizerischen Kapitalisten, die Banquiers, die großen Kauf- und Geschäftsleute u. von der Nothwendigkeit zu überzeugen, daß sie zuerst durch Verwendung eines Theils ihrer Kapitalien auf vaterländische Eisenbahnunternehmungen, Vertrauen in die Sache setzen, — so werden sich auswärtige Fonds für den Bau und Betrieb rentabler Schienenwege in der Schweiz ohne Zweifel finden. Wir sagen in der Schweiz — einem Lande, das vermöge seiner geordneten Zustände, seiner Ruhe, seiner Staatsschuldenlosigkeit und, fügen wir hinzu, vermöge der Elemente einer einfachen, treuen und redlichen Verwaltung, wie sie nicht überall in dem Grade vorhanden ist, gewiß eben so viel oder mehr Vertrauen einflößt, als manche andere Staaten, wohin das Geld fremder Aktionäre zum Bau von Eisenbahnen den Weg massenhaft gefunden hat und fortwährend noch findet. Diese beruhigenden politischen und ökonomischen Zustände unsers Vaterlandes werden auch die markt-schreierischen Anpreisungen und Aktienschwindeleien, die oft anderwärts zu Erstellung von Eisenbahnen mitwirkten und mit denen allerdings in der praktischen und rechnenden Schweiz keine zum Bau von Privatbahnen erklecklichen Summen dem Saß der Kapitalisten entlockt werden könnten, — hinlänglich aufwiegen und vollkommen entbehrlich machen.

Daß unsern schweizerischen Kapitalisten der gute Wille mangle, ihre von der Landesindustrie, überhaupt von der einheimischen Produktion nicht in Anspruch genommenen disponibeln Kapitalien zum Bau schweizer-

rischer Eisenbahnen zu verwenden, glauben wir nicht. Wir können es schon deswegen nicht annehmen, weil das Vermögen derselben, wenn die Eidgenossenschaft das projektirte, durchschnittlich auf bloß zwei Prozent Rente berechnete ganze Netz mittelst Kontrahirung einer Nationalschuld von 130—140 Millionen selbst erstellt, ohne allen Zweifel weit mehr und dauernder in Anspruch genommen werden wird, als beim schlimmsten Ergebniß eines Gesellschaftsbaus, bei welchem sie sich mit Aktien theiligen. Das in den letzten Wochen im Osten und Westen des Vaterlandes gegebene Beispiel von beträchtlichen Aktienzeichnungen für projektirte Eisenbahnunternehmungen, ohne vorher erhaltene Zusicherungen von Zinsengarantie, beweist übrigens am schlagendsten, daß dem schweizerischen Handels- und Gewerbestand der gute Wille keineswegs mangelt, das Seinige redlich zur Erwerbung des neuen Transportmittels beizutragen. Ebenso unstichhaltig wäre im Hinblick auf die Millionen, welche schweizerische Kapitalisten in ausländischen Staatspapieren, Aktien- und andern Unternehmungen, auf Hypotheken u. s. w. besitzen, der auch nicht selten gehörte Einwurf, die einheimische Produktion nehme alle vorhandenen Kapitalien und Ersparnisse in Anspruch und es könne derselben ohne großen Schaden kein Theil entzogen und auf Eisenbahnunternehmungen verwendet werden.

Die Erfahrungen, welche die Aktionäre der zürcherischen Nordbahngesellschaft gemacht haben, sind für andere schweizerische Eisenbahnunternehmungen keineswegs entmuthigend. Die Freunde und Beförderer des schweizerischen Eisenbahnwesens in der oben erwähnten Baseler Eingabe an den Bundesrath geben selber zu, daß der bisherige Versuch „unserm Vaterlande das mächtige Ver-

bindungsmittel der Eisenbahnen zu verschaffen, vorzüglich an der schroffen Abweichung der Ansichten und der gänzlichen Zersplitterung der Kräfte gescheitert“ sei, indem bekanntermaßen, „schon diejenige Linie, welche von Basel aus die Fortsetzung der fremden Bahnen bilden sollte, eine lähmende Spaltung hervorgerufen habe.“ Und in der That war nicht die Unmöglichkeit, das Geld aufzutreiben, sondern die Frage, welchen Trakt die Eisenbahn durch die verschiedenen Kantonsterritorien nehmen, wohin der Bahnhof bei Basel verlegt werden soll u. dgl. Schuld daran, daß seiner Zeit die Eisenbahn von Zürich nach Baden nicht bis Basel fortgeführt werden konnte. Da nun, um mit dem Majoritätsbericht zu sprechen, mit der neuen Bundesverfassung das Schiboletth gefunden ist, Anstände, wie sie damals in Frage lagen, fortan zu lösen und Kräfte, die noch 1845 und 1846 sich befeindeten und zersplittert waren, zu sammeln, so werden sich um so sicherer Aktionäre zur Verlängerung der fraglichen und zu Ersteinung anderer Eisenbahnen im Vaterlande finden. Auch die zweiprozentige Rente, welche die Zürcher Nordbahn mit beinahe ausschließlichen Personen und ohne eigentlichen Waarentransport auf einer kleinen Strecke von 4,8 Stunden unter den ungünstigsten Verhältnissen im Jahre 1849/50 abgeworfen hat und die erfolgte Steigung der zürcherischer Eisenbahnaktien können für die Fortsetzung dieser Bahn nur ermuntern, keineswegs abschrecken.

Wenn gesagt wird, auswärtige Kapitalisten schlugen die Schwierigkeiten des Bauerrains in der Schweiz meist höher und den zu vermittelnden Verkehr niedriger an, als er in der Wirklichkeit sei, so kann und darf man diese Geldherren, was das Terrain anbelangt, durch welches Bahnen im Ernst erstellt werden wollen, auf

die mit Sachkunde und Gewissenhaftigkeit abgegebenen, vollkommen beruhigenden Befunde und Gegenbefunde verschiedener unbefangener Techniker von bewährtem allgemeinem Rufe verweisen. In Bezug auf die Baukosten, die Verkehrsverhältnisse und die Rentabilität der zu erstellenden Schienenwege liegen für die zweifelnden und bedächlichstesten auswärtigen Kapitalisten mit einer Genauigkeit bewerkstelligte Erhebungen des Personen- und Waarenverkehrs und darauf gestützte, nach den bescheidensten und nüchternsten Grundsätzen ohne alle Berücksichtigung des zukünftigen, durch die Eisenbahnen vermittelten Verkehrs, einfach und offen dargelegte Ertragsberechnungen vor, wie dergleichen kaum je in einem Lande vorlagen, für welches von auswärtigen Aktionären Geld zum Bau von Schienenwegen vorgeschossen worden ist.

Daß endlich die in Folge einer verderblichen Agiotage mit Eisenbahnaktien und Interimsscheinen, zumal während der finanziellen Krisis von 1848 eingetretene natürliche Reaktion den Werth der Eisenbahnaktien damals zum Sinken brachte und die Kapitalisten in Anlage ihrer Gelder auf Eisenbahnunternehmungen vorsichtiger und behutsamer machte, wird den soliden Gesellschaftsbau in der Schweiz durch Aktionäre eher erleichtern, als erschweren.

Nachdem die Minderheit Ihrer Kommission die versuchten verschiedenen Begründungen eines Haupteinwands gegen den Gesellschaftsbau, nämlich die Unmöglichkeit in Aufbringung des Anlagekapitals mit Vorstehendem entkräftet zu haben glaubt, muß dieselbe noch die Gründe angeben, warum sie auch nichts von den Vorschlägen wissen will, gemäß welchen der Bund zur Leistung einer Zinsengarantie, sei es im Fall der Annahme des

Aktienbauprinzip, sei es im Sinn des vorgeschlagenen Partialensystems verpflichtet werden soll.

Im Allgemeinen sprechen gegen die Zinsengarantie, überhaupt gegen Geldunterstützungen von Seite des Bundes dieselben Gründe, welche gegen den Staatsbau selbst angeführt wurden.

Auch die Majorität der Kommission spricht sich in ihrem Berichte gegen die vorgeschlagene Zinsengarantie, wie gegen das im ersten Sondergutachten der eidgenössischen Finanzexperten entwickelte Partialensystem mit Zinsengarantie entschieden aus.

Wir können gar Manches von dem, was im Majoritätsbericht über das Unzweckmäßige und Unpraktische dieser Vorschläge gesagt worden ist, insoweit nämlich Solches nicht dem von uns vertheidigten System des Gesellschaftsbaus grundsätzlich zuwiderläuft, auch von unserm Standpunkte aus einfach unterstützen, um uns nicht diesfalls in unnütze Wiederholungen einlassen zu müssen. Wir dürfen es aber dabei um so weniger bewendet lassen, als wir, ganz abgesehen davon, daß wir dem Bundeshaushalte aus finanziellen oben bereits angedeuteten Rücksichten, keine derartige Garantieverpflichtungen aufbürden mögen, — einige wichtige, in den bis jetzt bei den Akten liegenden Berichten und Gutachten nicht enthaltene, Gründe und Bedenken gegen jedes vom Bunde aus zu unterstützende System der Garantie eines Zinsenminimums bei Aktienunternehmungen, wenigstens anzudeuten uns verpflichtet fühlen.

Seitdem das Mittel der Zinsengarantie durch den Staat zum ersten Mal, wenn wir uns nicht irren, beim Bau des verunglückten Main-Donaukanals auf Friedrich List's Anrathen in Anwendung kam, wurde es seither mannigfach zu Beförderung des Baus von Schie-

nenwegen benutzt. Man rühmt an diesem neuen Versicherungsinstitut hauptsächlich:

Daß man damit mit ungemeiner Leichtigkeit Geldmittel, namentlich zu öffentlichen Bauten aufbringe, ohne Staatsschulden machen oder eine bestehende Nominalschuldbes Staates erhöhen zu müssen;

daß der Bund sich einen sehr wirksamen und unmittelbaren Einfluß auf die Unternehmung der öffentlichen Baute — hier der Eisenbahnen, — deren Anlagekapital er mit  $3\frac{1}{2}$  Prozent garantire, rechtsbegründet sichere, und im Verhältniß zu einem gegen vier und mehr Prozent Zinsen zu kontrahirenden Anleihen eine namhafte Ersparniß mache;

daß die Zinsengarantie die Nachweisung der Rentabilität eines Unternehmens für den Kapitalisten so gut als überflüssig mache und ihm einen behaglichen und ruhigen, möglicher Weise mit schönen Dividenden erhöhten Zinsgenuß sichere; daß endlich

dieses neue Versicherungs-Institut auch nationalwirthschaftlich höchst wohlthätig wirke, indem es auch die kleinen Kapitalien zu den Vortheilen einer Gewinn versprechenden Unternehmung anlocke und auf diese Weise ein großartiges Sparkassasystem begründe.

Untersuchen wir nun an der Hand bewährter Nationalökonomisten den Werth dieser Anpreisungen des Bundesgarantie-Systems.

Von den so eben aufgezählten Vortheilen, die man von der Staatszinsengarantie erwartet, geben wir nur denjenigen für den Rentner und Spekulanten zu, der durch die neue Maßregel, allerdings zur großen Annehmlichkeit gelangt, nicht nur einen festen, gesicherten Zinsgenuß von seinen Kapitalien zu haben, sondern darüber hinaus unter Umständen noch hübsche Dividenden ein-

streichen zu können. Der Kapitalist gewinnt hier auf Kosten des Bundes, ohne riskiren zu müssen. Wir halten nun eine solche Garantie, wie sie der Bund hier leisten soll, ihrem Prinzipie nach für den Associationsgeist, wie er sich in unserm Schweizervolke entwickelt und in der That, wie in wenigen andern Ländern, Ausgezeichnetes für das Gemeinwesen gewirkt hat, als höchst verderblich, weil denselben in seinem innersten Leben fälschend. Denn ist eine solche Garantie, womit ein öffentlicher Zweck von Seite des Staates gefördert werden soll, im Grunde etwas anderes als eine Staatsanleihe mit einer auf Rechnung aller steuerpflichtigen Bürger gegebenen Aussicht auf Prämien? Es fällt demnach hier das Hauptmerkmal der Association, die freie Vereinigung der Kräfte zu einem gemeinsamen Zwecke, die gemeinschaftliche Gefahr und Wage, hinweg. „Unter solchen Umständen kann aber, hat man mit Recht behauptet, nicht mehr die Rede sein, von Erweckung und Erstarkung des Associationsgeistes, indem dieser nichts anderes ist, als das Gefühl verbündeter Kraft zur Erreichung des höhern Zieles durch Bestehen der Gefahr und Bewältigung der Hindernisse.“

Wenn man ferner in der Zinsengarantie eine volkswirtschaftlich wohlthätige Maßregel, ein großartiges Sparkassasystem erblicken will, so liegt hierin, auch nach unserer Ueberzeugung, eine Täuschung. Bei dem bisherigen Aktienwesen in der Schweiz, war die Gefahr und Wage, war das Risiko das natürliche Gegengewicht gegen Aktienschwinderei, welche die kleinern Kapitalisten, die Stiftungs- und Vermögensverwaltungen, die Pflugeschaften und Waisenämtcr, kurz alle diejenigen, die sich bisher dem Real- und Hypothekarbesitze der Landwirthschaft und den Gewerben zuwendeten und auf zufällige

Gewinnste nicht zu spekuliren wagten, — stets abgehalten hat, ihre festen Kapitalien flüssig zu machen. Bei der in Antrag gestellten Bundes- und Staatsgarantie für schweizerische Eisenbahnunternehmungen ist so zu sagen gar kein Risiko mehr; es würden sich also auch kleine Kapitalien und Ersparnisse dabei betheiligen. Diese würden sofort aus ihrem wohlthätigen und sichern Wirkungskreise herausgerissen, „ihnen würde der Charakter als Erwerbkapital geraubt und dafür derjenige des Nutzungskapitals aufgedrückt. Der Gewinn, welcher früher als Lohn der Arbeit auftrat, würde nun der Unthätigkeit zugewiesen und es dürfte ein bedenklicher Fortschritt auf der Bahn der einseitigen Bereicherung und der vielseitigen Verarmung gethan werden.“

Man rühmt im Weiteren die ungemaine Leichtigkeit und Unkostspieligkeit durch Bundes- und Staatszinsengarantie die Geldmittel zu den schweizerischen Eisenbahnen aufbringen zu können, ohne Nationalschulden machen zu müssen.

Die Behauptung, eine eingegangene Zinsengarantie sei keine Staatsschuld und ganz verschieden von einem Staatsanlehen, erscheint uns als eine pure Täuschung. Man hat dieselbe mit Recht ein stummes Anleihen genannt. Es wird mit dieser Täuschung beim Volke und namentlich bei denjenigen, deren Kredit in Anspruch genommen wird, der Glaube — erlaube man uns diesen Ausdruck — eingeschmuggelt, daß es sich hier um keine Bundes-Nominalschuld handle, die geschaffen werden müßte. Dadurch wird aber offenbar nur die öffentliche Meinung verwirrt und dem Kredit, wie mit allen Volkstäuschungen, nachhaltig geschadet. Wir behaupten nämlich, der Bunde wisse niemals mit Gewißheit, ob er nicht die garantirten Zinsen zu bezahlen — über den Prä-

sumtivbetrag hinaus zu bezahlen habe, wie groß also die diesfällige Belastung sein werde; er muß sich daher stets zur größtmöglichen Zahlung bereit halten. Die Mittel dazu müssen im Budget vorgesehen sein. Daß dieses unausweichliche Kosten verursacht, ist unbestreitbar. Wird nun der hiedurch veranlaßte Aufwand auch geringer, als derjenige, welchen ein Nationalanleihen verursachen würde, so ist volkswirthschaftlich doch kein Vortheil dabei.

Daß sich der Bund, durch Leistung einer Zinsgarantie einen besonders heil- und wirksamen Einfluß auf die Eisenbahnunternehmungen zusichere, glauben wir nicht. Trotz der Garantie werden natürlich die Aktien für die voraussichtlich gut rentablen Bahnlinien vor den minder einträglichem oder ganz unfruchtbaren vorab ihre Abnehmer finden und der garantirende Bund wird dann die schlecht rentirenden Bahnen, von denen man indessen rühmt, daß sie auch einen volkswirthschaftlich nothwendigen, integrirenden Theil des von ihm aufgestellten Eisenbahnnetzes bilden, entweder selber bauen oder wenn Aktiengesellschaften des Baues derselben sich annehmen, Jahr für Jahr die Zinsen ganz oder suppletorisch bezahlen müssen. Wird der Bund in Folge der eingegangenen Garantieverpflichtung vollends für das ganze Netz über den Präsumtivbetrag in Anspruch genommen, — wird, durch seine Garantie aufgemuntert, die Anstrengung der Privatkapitalien mit getäuschten Hoffnungen gemacht, — dann tritt mit allen schlimmen Folgen der Agiotage, welche vorzugsweise den kleinen Kapitalisten treffen, da die großen Spekulanten, bevor die Nichtrentabilität der Unternehmung vor aller Augen lag, sich längst nach andern lukrativen Geschäften gewendet haben, — die traurige Nothwendigkeit für den Bund ein, seine Garantie-

verpflichtung zu konsolidiren, d. h. die Eisenbahnen selbst zu übernehmen, beziehungsweise anzukaufen.

Allen diesen Gründen gegenüber, welche gegen das System einer Zinsengarantie, sei es nach dem Vorschlage des zweiten eidgenössischen Finanzexperten, sei es nach demjenigen des ersten und des Bundesraths, sprechen, kann der ausgehobene Vortheil, es werden auf diesem Wege die Eisenbahnen den Bund und die Kantone — angenommen, daß überhaupt die Grundlage aller dieser Rechnungen richtig sei, — alljährlich circa  $\frac{1}{2}$  Millionen Francs Zinsen weniger kosten, — natürlich von keinem entscheidenden Gewichte mehr sein.

Wir können uns nach dem Gesagten in Bezug auf andere in andern Staaten ebenfalls angewendete Arten, Eisenbahn-Aktienunternehmungen von Staatswegen subsidiär zu unterstützen, um so kürzer fassen, als deren Anwendung bei uns bisher nicht offiziell vorgeschlagen wurde und ihre einläßliche Prüfung dann erst nothwendig erscheint, wenn dieselbe im Verlauf der Zeit empfohlen werden wollte. Deshalb darüber nur Weniges.

Gegen die Betheiligung des Bundes mittelst Uebernahme einer gewissen Anzahl von Aktien sprechen vor Allem die Verlegenheiten, in welchen die eidgenössischen Behörden geriethen, wenn es sich um die Ausmittlung des Maasses dieser Betheiligung auf die einzelnen Bahnen, und um immer wiederkehrende gleiche Begünstigungen bei rechts und links auftauchenden neuen Eisenbahnunternehmungen handeln würde. Ein schlagendes Beispiel, wohin solche Unterstützungen, einmal angefangen, in einem Bundesstaate führen, biethen die vereinigten Staaten von Nordamerika. Kaum hatte sich hier die Unionsregierung in einem Fall verleiten lassen, das Eisenbahnwesen im Staate Illinois durch Abtretung von Staatsland zu unterstützen,

so lag bald nachher eine Unzahl Gesuche um ähnliche Unterstützungen aus andern Staaten auf dem Kongressisch in Philadelphia, welche der Union Schwierigkeiten bereiteten. Es spricht ferner dagegen die ganz untergeordnete Stellung, welche der Bund in einer Aktiengesellschaft als bloßer Mitaktionnär und Industrieller, der seine Prozente sucht, einnehmen müßte. Hinwieder dürften aber auch die Privataktionnäre einen Associe nur ungerne sehen, der in der Unternehmung, abgesehen von dem unmittelbaren Ertrag, ausschließlich den Nutzen des Gemeinwesens im Auge hätte.

Das Mittel von Bundesdarleihen, das heißt von verzinslichen (Prêts) zu Gunsten von Aktienunternehmungen, oder von Subventionen, das heißt von Geldunterstützungen ohne Verzinsungs- oder Kapitalrückzahlungspflicht Seitens der Unternehmer wurde zwar anderwärts, zumal in einzelnen nordamerikanischen Vereinststaaten, nicht selten zu Gunsten von Schienenwegen angewendet, die, weil für sich selber nicht ertragbringend genug und doch nicht ohne Nutzen für das Gemeinwesen, sonder Beihülfe des Staates entweder gar nicht oder nur mit Mühe zu Stande gekommen wären. Die Minderheit Ihrer Kommission muß aber, Tit., unter den waltenden schweizerischen Bundes- und Kantonalverhältnissen auch von diesen Unterstützungsmitteln abrathen.

### §. V.

Entwurf eines Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft und Rechtfertigung einzelner Bestimmungen desselben.

Nach dem in den vorausgehenden Abschnitten entwickelten Gründen legt Ihnen die Minderheit der Kom-

**Bericht und Anträge derjenigen Abtheilung der Eisenbahnkommission des  
Schweizerischen Nationalraths, welche den Bau und Betrieb von Eisenbahnen den  
Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen will. (Vom 1. Mai 1852.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1852
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1852
Date	
Data	
Seite	49-127
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 899

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.