

I. Bericht

der

Mehrheit der nationalrätlichen Kommission, betreffend das
Anlagekapital der schweizerischen Eisenbahnen.

(Vom 30. Juni 1870.)

Tit.!

Die Bundesversammlung beschloß unterm 24. Juli 1868, bei Anlaß der Prüfung der Geschäftsführung, ein Postulat *), enthaltend die Einladung an den Bundesrath: darüber Bericht zu erstatten, ob die Feststellung des Anlagekapitals der schweizerischen Eisenbahnen jetzt schon vorzunehmen sei, und eventuell, in welcher Weise dabei verfahren werden solle.

Ueber diese Einladung hat der Bundesrath unterm 29. November 1869 eine Botschaft **) an Sie gerichtet, welche die Frage nach ihren verschiedenen Seiten erörtert und gestützt auf den Befund, es habe vor-
derhand die Feststellung dieses Kapitals nicht stattzufinden, mit dem Antrage an die Bundesversammlung schließt, sie wolle die genannte Botschaft als dem betreffenden Postulate Genüge leistend ansehen.

Sie haben, Tit., diese Botschaft und ihren Antrag der Prüfung einer Kommission unterstellt, welche Ihnen heute das Ergebnis ihrer Arbeit zur Kenntniß bringt.

Ihre Kommission theilte sich in eine Mehrheit und eine Minderheit.

Die Mehrheit billigt die Ansicht, es sei dormalen nicht zu einer Feststellung des Baukapitals der schweizerischen Eisenbahnen von Bundes-

*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band IX, Seite 876, Ziff. 6.

**) „ Bundesblatt von 1869, Bb. III, S. 509.

wegen zu schreiten, und anerkennt, daß die Botschaft des Bundesrathes dem angeführten Postulate Genüge leistet.

Die Minderheit, bestehend aus einem Mitgliede, hält im Gegentheil dafür, es sei dringend, dieses Kapital zu bestimmen, und kann demnach nicht finden, daß die Auseinanderetzung des Bundesrathes den im Jahr 1868 von der Bundesversammlung ausgesprochenen Wünschen entspreche.

Die Minderheit wird ihren Gesichtspunkt selbst darlegen, was der Mehrheit gestattet, in ihrem Berichte nur die Gründe geltend zu machen, durch welche sie ihrerseits sich bestimmen ließ, sich der Auffassung des Bundesrathes anzuschließen.

Die Urheber des Postulates hatten wahrscheinlich bei Stellung desselben den Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund im Auge; denn Alles, was die Beziehungen der Kantone mit den Gesellschaften betrifft, denen sie Konzessionen erteilt haben, muß durch die kontrahirenden Parteien geregelt werden, es wäre denn, sie würden die Dazwischenkunft oder Verwendung der Bundesbehörde ansprechen. Nun hat aber über den uns beschäftigenden Punkt unseres Wissens keine derselben an diese Behörde recurriert.

Vorerst ist das Bedürfnis, die Zweckmäßigkeit, die Opportunität, und somit noch mehr die Nothwendigkeit des Rückkaufs der Eisenbahnen durch den Bund weit davon entfernt, von einem großen Theile der Bevölkerung anerkannt zu sein. Diese Frage wird Schwierigkeiten mehrfacher Art und große Verlegenheiten mit sich bringen; es wird noch lange gehen, bis sie gelöst ist, so daß gegenwärtig keine Nothwendigkeit vorliegt, sich mit dem Baukapitale zu befassen. Gesezt aber auch, dieser Rückkauf finde in einem nähern oder entfernteren Zeitpunkte wirklich statt, sollte es deßhalb angemessen sein, bereits jetzt an diese Arbeit zu gehen, welche zahllose Erörterungen zwischen dem Bunde und den theilhaftigen Gesellschaften veranlassen und schließlich zu einem Ergebnisse führen wird, welches in den meisten Fällen von Rückkauf keinen praktischen Nutzen haben kann?

Betrachten wir die Bestimmungen, welche die Bedingungen des Rückkaufes durch den Bund regeln, so finden wir, daß dieselben in jedem Spezialfalle laut dem Eisenbahngesetz festgestellt werden müssen.

In erster Linie hat der Bund sich das Recht vorbehalten, den Rückkauf zu bewerkstelligen nach Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Inbetriebsetzung der betreffenden Linie an gerechnet. Die Gesellschaft muß fünf Jahre zum Voraus benachrichtigt werden.

Die zu bezahlende Entschädigung kann auf dem Wege gütlicher Vereinbarung festgestellt werden. Kommt keine Verständigung zu Stande,

so wird die Entschädigung durch ein Schiedsgericht nach folgenden Grundsätzen festgesetzt:

a. Es ist zu bezahlen: im Falle des Rückkaufs im 30., 45. und 60. Jahre, der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages.

b. Dabei waltet die Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen kann.

Daraus erhellet, daß das Anlagekapital erst in Berücksichtigung kommt, wenn die Summe, welche durch den 25, 22 $\frac{1}{2}$ oder 20fachen Werth des Reinertrages, je nach den Zeitfristen, repräsentirt wird, daselbe nicht erreicht.

Wendet man nun diese Grundsätze auf den gegenwärtigen Rückkauf unserer Eisenbahnen an, so sieht man, daß das Anlagekapital für die Bestimmung der Entschädigung, welche für die zwei wichtigsten Eisenbahnnetze der Schweiz, die Centralbahn und die Nordostbahn, zu bezahlen ist, nicht als Maßstab zur Anwendung käme; und was die andern betrifft, so würde der Bund sich nie dazu verstehen, beim gegenwärtigen Stande ihrer Einnahmen eine dem Anlagekapital gleichkommende Entschädigung zu entrichten. Der Preis würde gütlich debattirt und wenn die Parteien sich nicht verständigen könnten, der Rückkauf verschoben werden, und in allen Fällen wäre es bei diesen Transaktionen nicht nothwendig, eine so genaue Schätzung der ursprünglichen Ausgabe zu haben, wie solche durch eine Festsetzung im Voraus erfordert würde, wenn man bei der Abfindung auf das Anlagekapital Rücksicht nehmen wollte.

Diese einzige Bemerkung schon würde uns zu dem Schlusse berechtigen, daß es sehr überflüssig ist, alle die Schwierigkeiten hervorzurufen, welche sich ergeben werden, wenn es sich darum handelt, zum Voraus den Kostenpreis einer Eisenbahn zu ermitteln; denn diese Festsetzung wird in der That selbst im Falle des Rückkaufes nur von geringfügiger Bedeutung sein.

Dieselbe hätte auch keine größere, wenn die Kantone die Eisenbahn im 99. Jahre zurückkaufen wollten. Zu diesem Zeitpunkte ist als Entschädigung die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe dannzumal kosten würde, zu bezahlen.

Andererseits sagt man, diese Festsetzung könne ein gewisses Interesse für die Kantone haben, welche die Verpflichtung übernommen, der konzeptionirten Gesellschaft einen Zins zu gewährleisten, der im Verhältnisse zu den für die erste Anlage ausgegebenen Summen zu berechnen ist.

⚡ Dies ist möglich; allein der Bund hat sich nicht in diese Verhältnisse einzumischen; die Kantone und die Gesellschaften, die sich in dieser Lage befinden, werden sich wohl zu einigen wissen, sei es durch eine gütliche Verständigung, sei es durch Rekurs an den Entscheid der Gerichte oder einer schiedsrichterlichen Kommission.

Möglicherweise wäre es kein großer Uebelstand, zur Feststellung des Anlagekapitals zu schreiten, wenn man allgemein darüber einverstanden wäre, was man unter den Worten: Anlagekapital oder Ausgaben der ersten Anlage, oder endlich ursprüngliches Baukapital, versteht.

Unsere Gesetzgebung sagt hierüber nichts, und wir kennen wenige Konzessionen oder Pflichtenhefte, welche diese Ausdrücke präcisirt und die Summen angegeben haben, welche in dieser Rechnung figuriren sollen.

Die Botschaft des Bundesrathes citirt eine im Jahre 1868 ertheilte Konzession, welche diesfällige Ausgaben enthält, ohne Zweifel um eine Zinsengarantie festzustellen.

Allein diese Angaben sind selbst vag und können zu Anständen und Prozessen Raum geben. Man spricht von Ausgaben, welche für die Erstellung und Inbetriebsetzung der konzedirten Eisenbahn notwendig sind; eine Bezeichnung, die ebenfalls sehr vag ist. Es kommen in Betracht die Ausgaben für die Beschaffung der notwendigen Summen, die Durchschnittsverluste zum Tageskurse, mit Autorisation des Staates u.

Man wird als Baukapital zunächst den Betrag der Summen, welche in nützlicher Weise zur Erstellung und Inbetriebsetzung der Bahn verwendet wurden, betrachten.

Wie wird man nun die Reparaturen ansehen, wenn sie mit Materialien von besserer Qualität vorgenommen worden sind, als die ursprünglichen? Wie wird man die Luxus- oder die das dringendste Bedürfnis übersteigenden Ausgaben taxiren? Und so stößt man auf manche weitere Fragen, über die sich die Parteien kaum werden verständigen können.

Mit jeder Gesellschaft würde man die Lösung der nämlichen Schwierigkeiten von Neuem beginnen müssen.

Die Kantone, welche Konzessionen ertheilten, sind weit entfernt, über diese Punkte mit den konzessionirten Gesellschaften einig zu gehen, und konnten bis heute diese Frage nicht liquidiren. Mehrere derselben verschieben diese Auseinandersetzung auf unbestimmte Zeit, indem sie sich nicht für die Zukunft binden wollen und sich positiv das Recht vorbehalten, die produzirten Rechnungen, alsdann zu prüfen, wenn diese Prüfung für sie eine unmittelbare Bedeutung gewinnt. Verhält es sich

so zwischen den Kantonen und den Gesellschaften, denen sie Konzessionen erteilt haben, so werden die Schwierigkeiten noch weit mehr anwachsen, wenn es sich um den Bund handelt, und dabei, wie gesagt, Alles für einen ungewissen Zweck und eine problematische Anwendung. Der Bund muß nach dem Beispiele der Kantone sich sein Prüfungsrecht vorbehalten und die Ermittlung des Kapitals der ersten Anlage nur dann unternehmen, wenn er davon Gebrauch machen will.

Der Kanton Waadt konnte sich mit der Westbahn über Festsetzung der Ziffer der ursprünglichen Ausgabe für ihr Netz nicht verständigen. Die Gesellschaft stellte eine Rechnung auf, welche nicht anerkannt wurde, und es beschränkte sich die Regierung darauf, einen Vorbehalt am Fuße dieser Rechnung niederzuschreiben, welcher Vorbehalt alljährlich bei Prüfung der Rechnungen durch den Staatskommissär erneuert wird.

Die Anhänger der fraglichen Maßregel sagen, je mehr die betreffende Regulirung, die bereits mit so vielen Schwierigkeiten verbunden ist, verzögert werde, desto mehr werden die letztern anwachsen. Es können wichtige Dokumente verloren gehen, Personen verschwinden, die im Stande wären, nützliche Informationen zu erteilen u. s. w. Demzufolge könnte der Bund sich eine Rechnung präsentiert sehen, die für ihn ungünstiger ausfiele, als wenn sie früher aufgestellt worden wäre.

Darauf antworten wir: da die Gesellschaften den Nachweis der Richtigkeit der in ihre Rechnungen aufgetragenen Ziffern zu leisten haben, so ist es an ihnen, alle bezüglichen Belege und Zeugnisse beizubringen: Alles Verhältnisse und Umstände, die wohl nur zu Gunsten der Eidgenossenschaft ausfallen können. Wir haben uns demnach mit solchen Fragen nicht zu präoccupiren; es mögen die Gesellschaften ihrerseits Vorkehrungen treffen, um dieser ihnen drohenden Gefahr vorzubeugen.

Noch fügt man bei, es sei gut, daß der Bund zum Voraus den wirklichen Kostenbetrag der Linien kenne, um sich mit voller Sachkenntniß zum Rückkauf entschließen zu können.

Wie wir bereits bemerkten, werden diese Daten nur für die Linien nothwendig sein, deren Ertrag, in der vom Gesetze vorgeschriebenen Weise multiplicirt, den ursprünglichen Kostenbetrag nicht übersteigen oder demselben nicht gleichkommen sollten. Für diese Bahnen haben die Gesellschaften der Bundesbehörde eine Rechnung über ihre Erstellung übergeben, welche mehr als hinreicht, um die Meinung der letztern über diesen Punkt festzustellen. Sie wird nicht riskiren, irreführend zu werden, denn die definitive Fixirung wird die in dieser Rechnung figurirende Ziffer nicht übersteigen; es werden gegentheils einige Chancen für ihre Verminderung vorhanden sein, denn wenn die betheiligten Kantone die sie betreffenden Rechnungen nicht anerkennen wollten, so geschah dies

offenbar, weil sie dieselben zu hoch fanden. Dieses zweite Argument hat aber nur eine minime Bedeutung in der uns beschäftigenden Frage.

Endlich haben einige Kantone den von ihnen konzeffionirten Gesellschaften die Verpflichtung auferlegt, über die Anlagekosten nach Vollendung der Eisenbahn eine genaue Rechnung aufzustellen, sei es mit Rücksicht auf die Regelung einer im Verhältnisse zu diesen Kosten zu berechnenden Subvention, sei es zur Feststellung des Antheiles am Ertrage; welche Betheiligungen eintreten könnten, wenn der Ertrag der Bahn einen bestimmten Prozentsatz überschreiten sollte. Man sagt uns, es gebe Konzessionen, in denen die Kantone sich einen Antheil vorbehalten haben, wenn der Ertrag 10% übersteigt. Und wenn es sich auch um Regelung der Rückkaufsbedingungen handelt, so sind dies alles Gegenstände, welche von der Autorität der Kantone abhängen und um deren willen die Dazwischenkunft des Bundes unnütz wäre.

Die Mehrheit Ihrer Kommission sieht auch eben so wenig ein, in welcher Weise das öffentliche Interesse bei der Feststellung dieses Kapitals interessirt sein könnte.

Aus den vorstehenden Betrachtungen beehrt sich die Mehrheit Ihrer Kommission, Ihnen, Eit., zu beantragen, die Feststellung des Anlagekapitals der Eisenbahnen zu verschieben und die sachbezügliche Botschaft des Bundesraths als dem Postulate vom 24. Juli 1868 Genüge leistend anzusehen*).

Lausanne, den 30. Juni 1870.

Im Namen der Kommissionmehrheit,
Der Berichterstatter:
L. G. Delarageaz.

*) Vom Nationalrath angenommen am 6. Juli 1870. Der Ständerath beschloß den Gegenstand am 19. gl. Mts.

I. Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission, betreffend das Anlagekapital der schweizerischen Eisenbahnen. (Vom 30. Juni 1870.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.09.1870
Date	
Data	
Seite	370-375
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 647

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.