

# Bundesblatt

84. Jahrgang.

Bern, den 24. Februar 1932.

Band I.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich  
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Pettizelle oder deren Raum. — Inserate franko an  
Stämpfli & Cie. in Bern.*

Zu 2689

## Nachtragsbotschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zur Beteiligung des Bundes an einer Obligationenanleihe der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft Basel (Abänderung des Beschlussesentwurfes).

(Vom 15. Februar 1932.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit unserer Botschaft vom 29. Mai 1931 unterbreiteten wir Ihnen einen Entwurf Bundesbeschluss, der den Bundesrat zur Übernahme von Fr. 3,000,000 einer von der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft auszugebenden 3% Obligationenanleihe auf 12 Jahre und zur Zeichnung von Fr. 1,000,000 Genossenschaftsanteile ermächtigen sollte. Die Priorität in dieser Angelegenheit fiel dem Nationalrate zu, der das Geschäft seiner ständigen Finanzkommission zur Erstbehandlung überwies. In ihrer Tagung vom 31. August/1. September 1931 hat sich nun die Finanzkommission des Nationalrates mit der Vorlage befasst.

Die Kommission gelangte zum Schluss, dass angesichts der nationalen Bedeutung der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft eine Beteiligung des Bundes an der finanziellen Reorganisation des Unternehmens berechtigt sei; die von uns vorgeschlagene Lösung vermochte jedoch nicht in allen Teilen die Zustimmung dieser Kommission zu finden und wir wurden ersucht, nach Rücksprache mit der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft eine veränderte Grundlage für die Beteiligung des Bundes vorzuschlagen. Gleichzeitig stellte die Kommission einige wesentliche Richtlinien für eine neue Lösung auf und ersuchte uns, die Verfassungsmässigkeit der Vorlage näher zu prüfen.

Wir erlauben uns, Ihnen im nachfolgenden den abgeänderten Vorschlag zu unterbreiten. Wir werden die von der Finanzkommission des Nationalrates in den Vordergrund gerückten Gesichtspunkte jeweilen einer besonderen Berücksichtigung unterziehen.

## I. Verfassungsmässigkeit der Vorlage.

Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat in einem eingehenden Gutachten die Frage der Verfassungsmässigkeit geprüft und kommt zum Schluss, dass keine Bedenken gegen eine Beteiligung des Bundes an der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft in der vorliegenden Form geltend gemacht werden können. Im wesentlichen ist Art. 24<sup>ter</sup> der Bundesverfassung begleitend, welcher die Gesetzgebung über die Schifffahrt als Bundessache erklärt. Wie die Botschaft des Bundesrates (Bundesbl. 1917 IV 296) zu diesem im Jahre 1919 der Bundesverfassung neu beigefügten Artikel bemerkt, lehnt sich der Wortlaut an denjenigen von Art. 26 an: «Die Gesetzgebung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache.» Schon aus dieser gewollten Übereinstimmung mit dem Verfassungsartikel über die Eisenbahngesetzgebung müsste hervorgehen, dass mit dem Art. 24 dem Bund eine weitgehende Kompetenz auf dem Gebiete der Schifffahrt eingeräumt worden ist, hat ihm doch auch jener Art. 26 BV die Möglichkeit verschafft, in verschiedenartiger und weitgehender Weise sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu betätigen, sei es durch vielfache Subventionierung (z. B. Rhätische Bahn, Schöllenen- und Furkabahn, Lötschbergbahn, in neuester Zeit: Visp-Zermatt-Bahn), sei es durch eigenen Bau und Betrieb von Eisenbahnen. — Ferner bemerkt die Botschaft zu Art. 23 BV, dass der Bund auf dem Gebiete der Schifffahrt bereits eine Reihe von Kompetenzen besitze, die vielleicht zur Lösung verschiedener gesetzgeberischer Aufgaben ausreichen würden. So wäre ihm auf Grund von Art. 23 BV gestattet, im Innern der Schweiz Schifffahrtsstrassen anzulegen und die Interessen der Schifffahrt bei der Anlage von Kraftwerken und andern Bauten zu wahren. Alle die Schifffahrt betreffenden privatrechtlichen Vorschriften könnte der Bund ferner kraft Art. 64 BV, die gewerbepolizeilichen kraft Art. 34<sup>ter</sup> BV und die für beide notwendigen strafrechtlichen Sanktionen kraft Art. 64<sup>bis</sup> BV aufstellen. Um aber bei künftigen gesetzgeberischen Arbeiten jeden Zweifel an der Zuständigkeit des Bundes auszuschliessen, werde die Aufnahme einer besondern Bestimmung vorgeschlagen, die dem Bunde die unbeschränkte Zuständigkeit zur Gesetzgebung über die Schifffahrt erteile. Dabei wurde noch besonders hervorgehoben, dass unter «Schifffahrt» im Sinne dieses Artikels «nicht nur die Tätigkeit des Schiffgewerbes zu verstehen ist, sondern die ganze Verkehrseinrichtung, sowohl die Ermöglichung der Schifffahrt durch Anlegung von Schifffahrtswegen wie die Ausübung der Schifffahrt selbst und ihre Förderung; alle einschlägigen Fragen jeder Art unterliegen der Bundeskompetenz». — Im gleichen Sinne wird bemerkt, dass hier von der «Gesetzgebung» gesprochen werde in der Meinung, «dass es dem Bunde zustehen soll, alle Anordnungen zu treffen, die der Einführung oder Pflege der Schifffahrt dienen, ... Die Kompetenz des eidgenössischen Gesetzgebers soll eine unbeschränkte sein» (Bundesbl. 1917 IV 317/318 und 319).

Angesichts dieser Verfassungsbestimmung kann es nicht zweifelhaft sein, dass der Bund zur Unterstützung einer Schifffahrtsgesellschaft, die all-

gemein schweizerischen Interessen dient, zuständig sein muss, um so mehr, als der Fortbestand und die erfolgreiche Betätigung dieses Unternehmens für die Entwicklung der für die Schweiz offenbar wichtigsten Flussschifffahrt, derjenigen auf dem Rhein, von entscheidender Bedeutung sein wird. Dabei ist ferner nicht ausser acht zu lassen, dass sich damit die Eidgenossenschaft eines Werkes annimmt, zu dessen Gelingen sie bereits früher, auf Grund von Art. 23 BV, finanziell beigetragen hatte, als sie die Weiterführung des Hüngringerkanals bis Basel, den Ausbau der dortigen Schifffahrtseinrichtungen und sogar die Durchführung von Probefahrten auf dem Rhein subventionierte (Burckhardt, Kom. 3. Aufl., S. 157; ferner AS 23 247; 26 159).

Die Finanzkommission des Nationalrates hat ferner die Frage aufgeworfen, ob die Vorlage betreffend die Beteiligung des Bundes an der Schweizer Schlepsschifffahrtsgenossenschaft Basel nicht eine Änderung des Bundesgesetzes über die Anlage der eidgenössischen Staatsgelder und Staatsfonds vom 28. Juni 1928 (AS 45 469) notwendig mache. Dies ist unseres Erachtens nicht der Fall. Denn dieses Gesetz enthält ausschliesslich Vorschriften darüber, in welcher Weise der Bund Kapitalien, die er sicher, zinstragend und mit steter Verfügungsmöglichkeit anzulegen hat, verwenden soll. Es findet in denjenigen Fällen Anwendung, in denen es sich darum handelt, eine Kapitalanlage ihrer Güte wegen auszuwählen, in denen also die Anlage Selbstzweck ist. Nun ist es aber offenbar, dass sich der Bund nicht in seinem eigenen fiskalischen Interesse an der Schweizer Schlepsschifffahrtsgenossenschaft beteiligt, dass es sich somit für ihn nicht um eine Anlage von «verfügbaren Staatsgeldern» oder von «Spezialfonds» im Sinne des Gesetzes handelt. Denn welches auch die Aussichten für die gedeihliche Entwicklung des Unternehmens in der Zukunft sein mögen, so befindet sich dieses doch mindestens im gegenwärtigen Zeitpunkt, wie sich dies aus der notwendig gewordenen Sanierung und aus der Botschaft zum Beschlussesentwurf deutlich ergibt, in erheblichen finanziellen Schwierigkeiten. Wenn sich der Bund trotzdem bei der Beschaffung der nötigen Mittel beteiligt, so bedeutet deshalb seine Mitwirkung jedenfalls insoweit, als sie ein finanzielles Risiko in sich birgt, eine finanzielle Belastung.

Wir erachten deshalb die vorgesehene Beteiligung des Bundes an der Schweizer Schlepsschifffahrtsgenossenschaft nicht als eine Form der Kapitalanlage, die ihrem Sinne nach unter das Bundesgesetz vom 28. Juni 1928 fällt, sondern als eine Subvention, und zwar einerseits in Form eines Darlehens, soweit die Beteiligung an der Obligationenanleihe in Betracht fällt, anderseits in Form der Übernahme von Genossenschaftsanteilen. Allerdings könnte man speziell gegen diese letztere Form der Beteiligung Bedenken geltend machen, da es ja grundsätzlich nicht zu den Aufgaben des Bundes gehört, in solchen privatrechtlich begründeten Unternehmungen mitzuwirken und Mitgliedschaftsrechte zu erwerben. Gibt man sich aber Rechenschaft darüber, dass er dies nur deshalb tut, um der Genossenschaft die notwendige Hilfe zu gewähren und dass er mit der nämlichen Begründung zur Leistung einer Subvention à fonds perdu zuständig wäre, so wird man auch anerkennen müssen, dass es

ihm freisteht, dieses Unternehmen in einer ihn weniger belastenden Art zu unterstützen, bei der ihm teils seine Kapitalansprüche formell gewahrt sind, teils neben der Möglichkeit einer Verzinsung ein Mitspracherecht eingeräumt wird.

Die Beteiligung des Bundes hat demnach keine Änderung des Gesetzes vom 28. Juni 1928 zur Voraussetzung und macht es nicht erforderlich, den Bundesbeschluss mit dem Referendumsvorbehalt zu versehen, wie dies übrigens bei ändern in ähnlicher Weise gewährten Subventionen auch nicht geschehen ist.

## II. Die finanzielle Reorganisation der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft.

Von der nationalrätlichen Finanzkommission ist betont worden, die Beteiligung des Bundes müsse von der Voraussetzung abhängig gemacht werden, dass die finanzielle Lage der Genossenschaft auf einen Boden gestellt wird, der eine endgültige und gründliche Sanierung darstellt. Auf diesen Punkt wurde denn auch das Hauptgewicht gelegt.

### 1. Allgemeiner Vergleich des neuen Vorschlages mit dem Projekt unserer Botschaft vom 29. Mai 1931.

Dem früheren Projekt zufolge hatte die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft neben der Erhöhung des Genossenschaftskapitals um Fr. 1,000,000 die Ausgabe eines Obligationenanleihens von Fr. 5,000,000 vorgesehen, wodurch die Gesamtschulden der Genossenschaft, mit Ausnahme eines Darlehens des Kantons Basel-Stadt von Fr. 500,000 als Hypothek auf den Getreidesilo, abgelöst worden wären. Anstatt dessen sieht der neue Vorschlag die Schaffung eines Prioritäts-Genossenschaftskapitals von Fr. 2,000,000 und die Ausgabe einer Obligationenanleihe in der Höhe von Fr. 4,500,000 vor. Nachstehende Gegenüberstellung verdeutlicht dies:

<i>Alter Vorschlag.</i>		<i>Neuer Vorschlag.</i>	
Erhöhung des alten Genossenschaftskapitals . . .	Fr. 1,000,000	Schaffung eines Prioritätskapitals . . . . .	Fr. 2,000,000
Obligationenanleihe . . .	5,000,000	Obligationenanleihe . . .	4,500,000
Darlehen des Kantons Basel-Stadt auf Getreidesilo . . . . .	500,000		
	<u>6,500,000</u>		<u>6,500,000</u>
Gesamtbedarf	6,500,000		6,500,000

Über die Verwendung der ursprünglich als Bedarf vorgesehenen Fr. 6,000,000 haben wir uns in unserer Botschaft vom 29. Mai 1931 (Bundesbl. I, S. 673) eingehend ausgesprochen. Neu ist einzig, dass die Fr. 500,000 Darlehen des

Kantons Basel-Stadt in die Konsolidierung der Gesamtschulden des Unternehmens einbezogen werden. Vom Gesichtspunkt der Genossenschaft aus bietet das abgeänderte Projekt insofern eine Verbesserung, als das Verhältnis der eigenen zu den fremden Mitteln günstiger wird.

## **2. Der Umfang der Beteiligung des Bundes an der finanziellen Reorganisation der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft gemäss dem neuen Vorschlage im Vergleich zum früheren Projekt.**

### *A. Genossenschaftskapital.*

Die Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft hatte nach erfolgter Abschreibung des gegenwärtigen Genossenschaftskapitals von Fr. 4,320,000 um 60% die Erhöhung des Genossenschaftskapitals um Fr. 1,000,000 vorgesehen. Gemäss unserem früheren Vorschlage sollte der Bund diese Erhöhung übernehmen, von der Überlegung ausgehend, dass eine namhafte Reihe von Kantonen und öffentlichen Körperschaften schon vor Jahren Genossenschaftsanteile übernommen hatten.

Die nationalrätliche Finanzkommission ersuchte uns, die Frage zu prüfen, ob nicht zur inneren Festigung der Genossenschaft das gegenwärtige Genossenschaftskapital in vermehrtem Umfange abgeschriben werden sollte. Die eingehende Prüfung brachte uns zur Überzeugung, dass ein über 60% hinausgehender Abstrich des Genossenschaftskapitales nicht als Notwendigkeit erscheint. Wir liessen uns dabei von der Erwägung leiten, dass der Grosseil der Investitionen des Unternehmens in Lagerhäusern und Schiffen Wertobjekte darstellen, die auf viele Jahrzehnte hinaus der Genossenschaft gute Dienste leisten können. Die Erfassung sogenannter Liquidationswerte als Ausgang einer restlosen Konsolidierung ist in der heutigen Zeit nicht zugänglich; auch ein Industrie- oder Bahnunternehmen wird in Zeiten schwacher Konjunktur kaum seine gesamten Aktiven in der Bilanz mit einem allfälligen Liquidationserlös einsetzen können. Darüber hinaus konnten wir der Einstellung der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft die Berechtigung nicht absprechen, dass eine weitergehende Abschreibung die Genossenschafter, die zu einem grossen Teil Transportvergeber und damit Kunden des Unternehmens sind, in einer Art und Weise treffen würde, die nicht vereinbar wäre mit dem erfreulichen Interesse, das diese Kreise der Entwicklung der Genossenschaft und damit der ganzen Rheinschiffahrt entgegengebracht haben.

An Stelle der ursprünglich beabsichtigten Erhöhung des gegenwärtigen Genossenschaftskapitals soll nunmehr ein Prioritätskapital von Fr. 2,000,000 geschaffen werden. Für den Bund ist eine Beteiligung von Fr. 1,500,000 an diesem Prioritätskapital vorgesehen. Gegenüber dem früheren Vorschlage bringt diese Lösung eine wesentliche Verbesserung im Hinblick auf die Verzinsungsaussichten der investierten Gelder.

Die restlichen Fr. 500,000 des Prioritätskapitales sollen vom Kanton Basel-Stadt durch Umwandlung seines Darlehens auf den Getreidesilo im gleichen Betrage übernommen werden.

Es besteht mit den Organen der Genossenschaft weiter Übereinstimmung darüber, dass dem Prioritätskapital eine bevorzugte Verzinsung bis zu 4% kumulativ eingeräumt wird, in dem Sinne, dass das alte Genossenschaftskapital keine Verzinsung erfahren darf, solange das Prioritätskapital in den vorangegangenen Jahren nicht mit 4% bedacht worden ist. Durch eine Statutenänderung wird die Genossenschaft sowohl Stimmrecht als bevorzugte Ansprüche des Prioritätskapitals regeln.

Die Abschreibung des gegenwärtigen Genossenschaftskapitals um 60% und die statutarische Regelung des Prioritätskapitals in erwähntem Sinne betrachten wir als Voraussetzung für die Beteiligung des Bundes.

### *B. Obligationenanleihe.*

Die Modalitäten der auf Fr. 4,500,000 festgelegten Obligationenanleihe haben gegenüber dem früheren Projekt folgende Änderungen erfahren.

#### *a. Zusammensetzung der Darlehensgeber.*

Die Finanzkommission des Nationalrates hat darauf aufmerksam gemacht, dass es keineswegs angebracht sei, die bisherigen Darlehensgeber, die seit Jahren eine recht ansehnliche Verzinsung erhalten haben und immer noch beziehen, völlig zu entlasten und an deren Stelle den Bund treten zu lassen. Wir haben uns mit einer Beteiligung von Fr. 2,000,000 durch den Bund unter der Voraussetzung einverstanden erklärt, dass der restliche Betrag mit Fr. 1,000,000 von öffentlichen Körperschaften und Fr. 1,500,000 von den bisherigen Gläubigern oder anderen privaten Geldgebern übernommen werde. Was die Beteiligung der übrigen öffentlichen Körperschaften anbetrifft, so ist die Genossenschaft an die Kantone Zürich und Basel-Stadt, sowie an die Stadt Zürich herangetreten.

#### *b. Zinsfuss.*

Die Genossenschaft hat als Zinsfuss für das neue Darlehen 4% vorgeschlagen. Gegenüber dem früheren Projekt mit 3% stellt dies für den Bund eine Besserstellung dar. Gleichzeitig, und dies war für die Entscheidung der Genossenschaft wegleitend, wird der Subventionscharakter des Darlehens einigermassen gemildert.

#### *c. Laufzeit.*

Das Darlehen wird für 12 Jahre fest abgeschlossen.

#### *d. Sicherheit.*

Als hypothekarische Sicherstellung für das Obligationendarlehen wird die Genossenschaft ihren gesamten Schiffspark und ihre Landanlagen verschreiben. Nach durchgeführter Sanierung sind alle diese Objekte

unbelastet. Bei einem Erstellungswert von über Fr. 11,000,000 weisen diese Aktiven nach den vorgesehenen Abschreibungen einen Buchwert von rund Fr. 6,500,000 auf.

Das Zustandekommen der Obligationenanleihe auf obiger Grundlage, wobei wir die Beteiligung der privaten Darlehensgeber nochmals ganz besonders hervorheben, bildet die Voraussetzung, unter welcher wir die Beteiligung des Bundes als angezeigt erachten.

### 3. Würdigung der Leistungen des Bundes bei Beteiligung an der finanziellen Reorganisation der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft.

Das neue Projekt ist in seiner Tragweite für den Bund klar umrissen. Neben einer Verringerung der Gesamtbelastung im Vergleich zum früheren Vorschlag wird eine erhöhte Sicherheit für die Beteiligung geschaffen.

Gegenüber einer Gesamtbeteiligung des Bundes von Fr. 4,000,000 gemäss dem ersten Projekt werden neu vorgesehen:

Beteiligung am Obligationenkapital . . . . .	Fr. 2,000,000
Beteiligung am Prioritätskapital . . . . .	» 1,500,000
	Zusammen Fr. 3,500,000
Nach Verrechnung des bisherigen Darlehens . . . . .	» 1,625,000
würden bei Annahme des Bundesbeschlusses der Genossenschaft vom Bund neu zur Verfügung gestellt . . . . .	Fr. 1,875,000

#### A. Die Aussichten für die Entwicklung der Genossenschaft nach vollzogener finanzieller Reorganisation.

Entscheidend für die Beurteilung der Beteiligung des Bundes an der finanziellen Reorganisation der Genossenschaft ist die Erfolgsaussicht. Wir haben wiederholt auf die Dienste hingewiesen, welche die Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft der ganzen Entwicklung der Schiffahrt nach Basel geleistet hat; gerade angesichts der nationalen Bedeutung des Unternehmens scheint es uns doppelt wichtig, eine weitgehende Gewissheit zu haben, dass die Genossenschaft über die unvermeidlichen Anfangsschwierigkeiten endgültig hinweg ist.

Die vorgeschlagene Lösung bietet nach unserer Überzeugung diese Sicherheit, soweit unter den heutigen Verhältnissen eine solche nach menschlichem Ermessen überhaupt ins Auge gefasst werden kann.

Die Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft wird nach der finanziellen Reorganisation eine wesentliche Entlastung unter folgenden Gesichtspunkten erfahren:

a. Schuldenverzinsung:

Der Zinsenaufwand wird eine Senkung um rund Fr. 185,000 im Jahr, von rund Fr. 315,000 unter den heutigen Verhältnissen auf Fr. 180,000 erfahren.

b. Amortisationen:

Durch Abschreibung auf dem gegenwärtigen Genossenschaftskapital können neben der Tilgung des Passivsaldo für rund Fr. 1,800,000 ausserordentliche Abschreibungen vorgenommen werden, wodurch die jährlich vorzunehmenden Abschreibungen eine Ermässigung erfahren.

Die Frage der künftigen Abschreibungen bildete Gegenstand einer ganz besonderen Prüfung. Dabei muss festgestellt werden, dass die bei Gründung der Genossenschaft vorgesehenen statutarischen Abschreibungen hoch erscheinen und zurzeit von keiner Rheinschiffahrtsgesellschaft auf den Neuwerten aufgebracht werden könnten. Wir haben uns besonders auch überzeugt, dass ausländische Staaten, insoweit aus fiskalischen Gründen eine Obergrenze für Abschreibungen festgelegt ist, für die Rheinschiffahrt Höchstsätze anerkennen, die unter den statutarischen Ansätzen der Genossenschaft liegen. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die Lebensdauer der Rheinschiffe bei guter Unterhaltung recht hoch ist, was daraus hervorgeht, dass sich heute noch eine grosse Anzahl von Schiffen in Fahrt befinden, die seit über 50 Jahren im Dienste stehen. Eine Anpassung der Statuten an die ausländischen Verhältnisse erscheint angezeigt. Die jährlichen Amortisationen beanspruchen nach erfolgter Sanierung rund Fr. 200,000.

Es darf erwartet werden, dass die Genossenschaft die jährlichen Amortisationen in dieser Höhe herauswirtschaften kann; dabei ist darauf zu verweisen, dass jede Jahresamortisation die Zinsenlast der Genossenschaft verringert und dadurch weitere Abschreibungen erleichtert.

Nach vorläufiger, sehr vorsichtiger Berechnung hat das Jahresergebnis für das soeben abgeschlossene Geschäftsjahr 1931 der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft, nach Aufbringung einer Zinsenlast von Fr. 307,000, einen Überschuss von rund Fr. 84,000 gebracht. Die künftige Zinsbelastung von Fr. 180,000 hätte der Genossenschaft eine Einsparung von Fr. 127,000 gebracht; damit wäre ein Überschuss von Fr. 211,000 zur Verfügung gestanden, aus welchem die Amortisationen hätten gedeckt werden können. Dabei muss berücksichtigt werden, dass im abgelaufenen Jahre die Verkehrsunternehmungen ganz besonders unter der Wirtschaftskrise zu leiden hatten. Zweifelsohne hat die Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft den Beweis erbracht, dass sie in der Lage ist, sich auch veränderten Verhältnissen anzupassen, und es ist berechtigte Aussicht vorhanden, dass bei Bestehen von nur einigermaßen normalen Verhältnissen Erträge erzielt werden können, die eine bescheidene Verzinsung des Genossenschaftskapitales ermöglichen.



*B. Die Gestaltung der Bilanz der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft nach vorgenommener Sanierung.*

In unserer Botschaft vom 29. Mai 1931 haben wir Ihnen die Bilanzzahlen auf den 31. Dezember 1930 mitgeteilt (Bundesbl. I, S. 667). Es erscheint wertvoll, der effektiven Bilanz der Genossenschaft auf 31. Dezember 1931 eine Bilanz gegenüberzustellen, die unter der Voraussetzung aufgemacht wurde, als ob die Sanierung am 1. Januar 1931 schon vollzogen gewesen wäre.

	<b>Bilanz 31. XII. 31</b>	<b>Bilanz per 31. XII. 31, wenn die Sanierung am 1. Januar 1931 in Kraft getreten wäre</b>
<i>Aktiven.</i>		
Anlagewerte . . . . .	Fr. 8,600,000	Fr. 6,800,000
Realisierbare Aktiven . . . . .	» 1,500,000	» 1,500,000
Verfügbare Aktiven . . . . .	» 215,000	» 930,000
Ordnungskonten (Saldo) . . . . .	» 255,000	» 309,000
Passiv-Saldo . . . . .	» 854,000	—
	<hr/> Fr. 11,424,000	<hr/> Fr. 9,539,000
<i>Passiven.</i>		
Genossenschaftskapital . . . . .	Fr. 4,320,000	Fr. 1,728,000
Prioritätskapital . . . . .	—	» 2,000,000
Reservefonds . . . . .	» 101,000	—
Hypotheken . . . . .	» 5,220,000	—
Obligationenkapital . . . . .	—	» 4,500,000
Kreditoren . . . . .	» 1,100,000	» 1,100,000
Banken . . . . .	» 683,000	—
Aktiven-Überschuss . . . . .	—	» 211,000
	<hr/> Fr. 11,424,000	<hr/> Fr. 9,539,000

**4. Der künftige Einfluss des Bundes in der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft.**

Die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Reorganisation der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft lässt die Abklärung des öffentlichen Einflusses am Unternehmen als wichtig erscheinen. Das bisherige Genossenschaftskapital setzt sich aus 457 Anteilscheinen aus Kreisen von Industrie und Handel zusammen, sowie 407 Anteilscheinen in der Hand der Kantone, Gemeinden und der schweizerischen Bundesbahnen. Durch Übernahme von 300 neuen Anteilscheinen zu Fr. 5000 durch den Bund entfällt das Schwergewicht auf öffentliche Beteiligungen. Zur Wahrung des Einflusses des Bundes werden wir uns in geeigneter Form Sicherheit geben lassen, dass der Bund das Recht hat, in den Vorstand der Genossenschaft bis zu drei Vertreter abzuordnen.

### III. Die volkswirtschaftliche Aufgabe der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft und die Sicherung vor Entfremdung des Genossenschaftszweckes durch Beteiligung des Unternehmens an Frachtkartellen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft liegt darin, dass unser Land in diesem Unternehmen ein Werkzeug der unabhängigen Frachtenpolitik für unsere auswärtigen Verkehrsverbindungen besitzt. Die immer ausgesprochenere Erscheinung, dass die ausländischen Eisenbahnen ihre Tarife dem Tiefstande der Rheinfrachten anpassen, macht den Rhein gleichsam zum Massstabe unserer gesamten Auslandsfrachten.

Demgegenüber machen sich jedoch in letzter Zeit Erscheinungen geltend, die dazu angetan sind, den von der Schweiz gewonnenen Vorteil einer billigen Auslandsstrasse gegenstandslos zu machen oder doch stark abzuschwächen. Wir haben zunächst die zunehmende Konzentration der Rheinschiffahrt in die Hände von grossen Reedereikonzernen und dann die Kartellbildung im Auge. Vor zwei Jahren ist zum erstenmal ein oberrheinisches Frachtkartell zustande gekommen mit dem Zwecke, die Rheinfrachten künstlich zu erhöhen. Die Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft hat sich an diesem Frachtkartell beteiligt und begründete dies mit der Notwendigkeit, die als Folge des strengen Winters von 1929 erlittenen Betriebsverluste wieder einholen zu müssen. Wenn wir auch dem Unternehmen keinen Vorwurf machen wollen, so müssen wir uns doch darüber klar sein, dass es grundsätzlich nicht Aufgabe der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft sein kann, sich an Preisabreden zur künstlichen Hochhaltung der Frachten im schweizerischen Rheinverkehr zu beteiligen.

Unsere Bedenken hinsichtlich der zunehmenden kartellmässigen Beeinflussung der Frachten auf dem Rhein sind dadurch bestärkt worden, dass ein von Sachverständigen im Auftrage der Deutschen Reichsregierung ausgearbeitetes und veröffentlichtes sogenanntes «Rheingutachten» zum Schlusse kommt, dass einzig auf dem Wege der internationalen Kartellierung eine Besserung im Rheingeschäft herbeigeführt werden könne.

Die Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft wird nach erfolgter Reorganisation in der Lage sein, ein wirksames Gegengewicht gegen Kartellbestrebungen im Schweizerverkehr zu bilden. Ohne eine schweizerische Reederei wäre unsere Volkswirtschaft solchen Zusammenschlüssen gegenüber machtlos. Da der Beweis erbracht ist, dass sich die Frachten durch Abreden künstlich um Fr. 1 bis Fr. 2 und noch höher pro Tonne erhöhen lassen und der Schweizerverkehr auf dem Rhein gegen 2 Millionen Tonnen im Jahr ausmacht, so ist leicht zu ermesen, welche Belastung unserer Volkswirtschaft durch solche Kartellierungen erwachsen muss.

Vom Augenblick an, wo eine Kartellierung des schweizerischen Frachtenmarktes sich durchsetzen kann, ohne dass die schweizerische Volkswirtschaft

die Möglichkeit besitzt, dies zu verhindern, werden die Aufwendungen der Schweiz für die Rheinregulierung nicht mehr unserer Volkswirtschaft, sondern in erster Linie dem ausländischen Reedereikapital und den ausländischen Eisenbahnen nutzbringend sein.

Angesichts dieser Verhältnisse erachten wir es als notwendig, die Beteiligung des Bundes an der Reorganisation der Genossenschaft davon abhängig zu machen, dass sich die Genossenschaft verpflichtet, keinerlei Preisabrede mit anderen Rheinschiffahrtsunternehmen zum Zwecke einer künstlichen Hochhaltung der Frachten im Schweizerverkehr zu treffen, ohne dass hierüber ein Einvernehmen mit den Bundesbehörden erzielt worden ist.

\* \* \*

Zusammenfassend wiederholen wir die Bedingungen, von deren Erfüllung wir die Auszahlung der Beteiligung des Bundes abhängig machen würden:

1. Für das Prioritäts-Genossenschaftskapital ist eine kumulative Vorzugsdividende bis zu 4% vorzusehen;
2. Das bisherige Genossenschaftskapital ist auf wenigstens 40% abzuschreiben;
3. Die in Aussicht genommenen Beteiligungen der übrigen öffentlichen Körperschaften sowie privater Darlehensgeber müssen zustande gekommen sein;
4. Dem Bundesrat ist das Recht einzuräumen, bis zu drei Vertreter in den Vorstand der Genossenschaft abzuordnen;
5. Es dürfen ohne Zustimmung der Bundesbehörden keinerlei Preisabreden mit andern Rheinschiffahrtsunternehmen zum Zwecke einer künstlichen Hochhaltung der Frachten im Schweizerverkehr getroffen werden.

Damit dürfte den Bedenken und Einwendungen der Finanzkommission des Nationalrates in allen wesentlichen Punkten Rechnung getragen sein. Indem wir Ihnen den nachstehenden, entsprechend abgeänderten Entwurf Bundesbeschluss zur Annahme empfehlen, versichern wir Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 15. Februar 1932.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Motta.**

Der Bundeskanzler:

**Kaeslin.**

---

(Neuer Entwurf.)

**Bundesbeschluss**  
über  
**die Beteiligung des Bundes an der Schweizer Schleppschiffahrts-  
genossenschaft Basel.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 29. Mai 1931 und einer  
Nachtragsbotschaft vom 15. Februar 1932,

beschliesst:

Art. 1.

Der Bundesrat wird ermächtigt, unter den in der Nachtragsbotschaft vom 15. Februar 1932 genannten Bedingungen, die Bestrebungen zur Erhaltung der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel zu unterstützen durch:

- a. Übernahme von Fr. 2,000,000 einer von der Schleppschiffahrtsgenossenschaft auszugebenden, durch eine Hypothek auf ihre sämtlichen Anlagen sichergestellte 4% Obligationenanleihe auf 12 Jahre von Fr. 4,500,000;
- b. Zeichnung von Fr. 1,500,000 Prioritäts-Genossenschaftsanteile der Schleppschiffahrtsgenossenschaft.

Art. 2.

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit seiner Vollziehung beauftragt.



**Nachtragsbotschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zur Beteiligung des Bundes an einer Obligationenanleihe der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft. Basel (Abänderung des Beschlussesentwurfes). (Vom 15. Februar 1932.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1932
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2689
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.02.1932
Date	
Data	
Seite	277-288
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 595

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.