

Bericht

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die
Beschwerde der schweizerischen Nordostbahngesellschaft
über Beschlüsse des Bundesrathes in der Angelegenheit
der sog. Baumoratorien, vom 4. Juni 1888.

(Vom 3. Dezember 1888.)

Tit.

Sie haben uns eine „Beschwerde der schweizerischen Nordostbahngesellschaft über Beschlüsse des Bundesrathes in der Angelegenheit der sogenannten Baumoratorien“ zum Bericht überwiesen.

Wir erlauben uns, darauf aufmerksam zu machen, daß wir schon bei Uebermittlung dieser Eingabe an Ihre Behörde uns dahin äußerten, es enthalte unsere Botschaft vom 25. Mai 1888 alle wesentlichen Elemente zur materiellen Würdigung der Beschwerde. Wir dürfen uns daher darauf beschränken, nachträglich einzelne Punkte zu besprechen, die von besonderer Bedeutung sind.

Vor Allem halten wir es für unsere Pflicht, das öffentliche Interesse, welches mit der Frage der Moratoriumslinien verbunden ist, nochmals zu betonen, indem diese, wie uns scheint, wichtigste Seite der Angelegenheit im Schooße Ihrer Behörde noch nicht zur Sprache gekommen ist.

Zu dem Niedergang der Nordostbahn im Jahre 1876 trug wesentlich der Umstand bei, daß die Unternehmung außer Stande war, die Baukosten der Moratoriumslinien aufzubringen. An die Rückwirkung der neuen Linien auf die künftige finanzielle Ge-

staltung der Gesellschaft dachte Niemand, man begnügte sich mit der Sicherheit, daß diese Rückwirkung „jedenfalls keine so weitgehende seine werde, um gegenüber der alle andern Momente überragenden Erwägung, daß durch die zweckmäßige Vervollständigung und den rationellen Ausbau des Nordostbahnnetzes auch für die finanzielle Zukunft der Unternehmung auf die Dauer eine sichere Grundlage geschaffen wird, entscheidend in die Waagschale fallen zu können“.*)

Es war der Verwaltung der Nordostbahn selbst vorbehalten, diese Illusion zu zerstören, als sie im Jahre 1885, nach der ersten einläßlichen Untersuchung, fand, daß die finanzielle Rückwirkung, welche zehn Jahre vorher kaum in Frage kam, sich auf die enorme Summe von 2½ Millionen bleibender jährlicher Einbuße belaufe.

Erst durch diese Untersuchung und sodann durch das Gutachten der eidgenössischen Experten vom 10. August 1886 sind die schweren Folgen der Moratoriumsbauverträge klar gemacht worden. Der Umstand, daß die Nordostbahn im Jahre 1876 die Baukosten nicht aufbringen konnte, stellte allerdings schwere Verlegenheiten in Aussicht; aber Niemand hatte eine Ahnung davon, daß auch nach Beschaffung der Baukosten ein weitaus größeres Uebel, nämlich ein enormer bleibender Schaden, sich einstellen werde.

Diese Thatsache zog auch die Eidgenossenschaft, welche im Jahre 1876 sich als völlig unbetheiligt erachtete, in den Kreis der Kalamität. Wir haben in unserer Botschaft vom 25. Mai d. J. betreffend Fristverlängerung für die rechtsufrige Zürichseebahn nachgewiesen, daß der Schaden, welchen der Bund infolge der Moratoriumslinien bei dem Rückkauf erleidet, mit 25 Millionen sehr gering angeschlagen ist.

Diesen Schaden abzuwenden, war und bleibt eine elementare Pflicht nicht bloß des Bundesrathes, sondern aller Bundesbehörden, welche in dieser Angelegenheit zu handeln berufen sind. Das wirksamste Mittel dazu, nämlich die Verweigerung der Fristerstreckung, hat der Bund aus der Hand gegeben. Nach dem Beschlusse vom 14. Februar 1878, über dessen Tragweite der Bund erst zehn Jahre nachher aufgeklärt wurde, erschien diese Verweigerung nicht mehr möglich. Am 27. Juni 1888 hat die Bundesversammlung für sämtliche Linien (mit Ausnahme der verschobenen Strecke Thalweil-Zug) grundsätzlich die Fristerstreckung und damit den Bau beschlossen, und es kommt somit für den Bund nur noch die Aus-

*) Bericht an die Generalversammlung vom 28. September 1872.

übung der allgemeinen gesetzlichen Rechte in Bezug auf Finanzausweis, Planvorlage und Bauaufsicht etc. in Betracht.

Auf diesem Punkte nun treffen wir auf die sogenannte Beschwerde der Nordostbahn, welche den Bundesrath darüber zur Rede stellt, wie es mit der Ausübung jener Rechte gehalten sein solle.

Die Bundesversammlung wird hierauf zu antworten haben. Sie wird nicht umhin können, dabei unter Anderm auch auf nachstehende Punkte Rücksicht zu nehmen.

I.

Was die Frage des Finanzausweises anbelangt, von welcher der zweite Schlußsatz der Beschwerde handelt, so kann hier weder von der Anfechtung noch auch bloß von der Kritik eines Bundesrathsbeschlusses die Rede sein, indem die Erledigung des von der Nordostbahn geleisteten Finanzausweises erst nach Eingabe der Beschwerde, nämlich am 22. August 1888, erfolgte. Die Beschwerde bezieht sich denn auch wirklich nicht auf diesen oder einen frühern Beschluß, sondern verlangt allgemein, daß der Bundesrath in Bezug auf den Finanzausweis gewisse Grundsätze nicht anwenden solle.

Diese Grundsätze lauten, soweit sie der Bundesrath gegenüber der Nordostbahn bei verschiedenen Anlässen ausgesprochen hat, folgendermaßen:

- 1) wenn eine Bahngesellschaft sich privatrechtlich Dritten gegenüber verpflichtet, neue Linien zu bauen, und nachträglich findet, daß aus der Erfüllung dieser Verbindlichkeit ein jährlich wiederkehrender Schaden von mindestens $2\frac{1}{2}$ Millionen Franken hervorgehe, so darf ihr das Recht nicht eingeräumt werden, diese Linien mit geliehenem Gelde zu bauen, wie dieses in den von der Direktion der Nordostbahn aufgestellten Berechnungen ausdrücklich angenommen ist;
- 2) der Verwendung geliehenen Geldes zum Bau der neuen Linien würde finanziell die Inanspruchnahme von verfügbarem Vermögen und insbesondere der zur Amortisation bestimmten Gelder gleichkommen.

Diese Grundsätze hat der Bundesrath in seinem Entscheide über Erstarkung der Nordostbahn, d. d. 23. Juni 1887, sowie in seiner Botschaft vom 25. Mai (S. 10, Alinea 2 und 3), nicht etwa

angewendet, sondern bei Behandlung und Erledigung ganz anderer Gegenstände ausgesprochen und auch begründet.

Die Beschwerde möchte nun wissen, mit welchem Rechte der Bundesrath auch nur die Behauptung aufstellen dürfe, daß es verboten sei, Schulden zu machen oder sein Vermögen zu brauchen, um Bahnen zu bauen, die den Eigenthümer ruiniren, und weist darauf hin, daß ein derartiges Verbot einer Bevormundung gleichkäme, zu welcher der Bundesrath keine Befugniß habe.

Wir nehmen diese Befugniß nicht in Anspruch, konstatiren aber die Thatsache, daß die Nordostbahn die Freiheit von der Vormundschaft sicherlich weniger ihrem Verdienst als dem Mangel des Gesetzes verdankt. Man darf es mit aller Sicherheit aussprechen, daß jeder Privatmann bei Abschluß von Verträgen von der Qualität der Moratoriumsbauverträge seiner Dispositionsbefugniß entsetzt und unter Kuratel gestellt würde. Diese Thatsache berechtigt nun den Bundesrath in keiner Weise, die Nordostbahn als bevormundet zu behandeln, aber sie verpflichtet ihn unter allen Umständen, wenigstens diejenigen gesetzlichen Bestimmungen in Anwendung zu bringen, welche gegen das leichtsinnige Schuldenmachen der Eisenbahnen gerichtet sind.

Eine solche Bestimmung enthält das Gesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874. Danach sind die Eisenbahngesellschaften keineswegs befugt, ihre Schulden in beliebiger Weise zu vermehren oder überhaupt über ihr Vermögen unbedingt zu verfügen. Wenn unser Recht die Bevormundung der Eisenbahngesellschaften nicht kennt, so hat es dagegen die Dispositionsfähigkeit derselben gegenüber derjenigen einzelner Personen wesentlich beschränkt. Nach Art. 10 des angerufenen Gesetzes sind die Pfandgläubiger einer Eisenbahngesellschaft befugt, gegen den Verkauf der Bahn oder einzelner Linien, gegen Veräußerung eines größern Theils des Betriebsmaterials und gegen Fusionen mit andern Bahnen Einsprache zu erheben, wenn die Sicherheit ihrer Forderung dadurch gefährdet werden sollte.

Die zweite hier zur Anwendung kommende Einschränkung steht dem Staate zu, welcher nach Art. 3 die Bewilligung zur Pfandbestellung für eine zu kontrahirende Schuld von der Bedingung abhängig zu machen hat, daß das Anleihen zu einem das Unternehmen fördernden Zweck verwendet werden soll. Aus dieser Bestimmung folgt für den Bundesrath die Pflicht, der Prätension der Nordostbahn entgegenzutreten.

In der Regel, wenn es sich um den Bau von Bahnen handelt, begnügt sich der Bundesrath bei der Bewilligung der Verpfändung

mit dem Nachweis der Größe des Anlagekapitals (Verordnung vom 1. Februar 1875) und präsumirt einen wenigstens den Betriebskosten gleichkommenden Ertrag der Unternehmung. Dieses Verfahren ist unter den gleichen Voraussetzungen das nämliche gegenüber Jedermann. Im gegebenen Falle aber handelt es sich um ein thatsächlich durchaus anderes Verhältniß. Die Verwaltung der Nordostbahn behauptete von vornherein, die zu erbauenden Moratoriumslinien werden die Unternehmung der Nordostbahn nicht nur nicht fördern, sondern derselben einen jährlichen Verlust bringen, der nicht nur, wie die eidgenössischen Experten es thun, auf Fr. 1,800,000, sondern auf mindestens 2½ Millionen anzuschlagen sei.

Dieser Erklärung setzt der Bundesrath von Gesetzeswegen die andere entgegen:

Für diesen Fall leichtfertiger Verschwendung des Gesellschaftsvermögens tritt die Vorschrift des Gesetzes vom 24. Juni 1874 ein und, wenn je einmal, hat in diesem Falle der Bund die Befugniß, der Schuldenvermehrung entgegenzutreten. Diese Befugniß will übrigens der Bundesrath nicht in ihrem vollen Umfange zur Geltung bringen; er will neue Anleihen nicht ausschließen und damit die Nordostbahn an der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gegen die Moratoriumslinien hindern, wohl aber die Schuldenvermehrung beschränken und durch diese Beschränkung die Gesellschaft nöthigen, die Baukosten zu einem angemessenen Theil aus den Jahreseinnahmen zu bestreiten. Dabei erachten wir es als ebenso selbstverständlich, daß die Verwendung von Gesellschaftsvermögen der Schuldenvermehrung gleichsteht, wie es andererseits einleuchtend ist, daß zwischen dem neuen Aktienkapital und dem übrigen Gesellschaftsvermögen unterschieden werden muß.

Was speziell die Verwendung der Amortisationsquoten zum Bau der Moratoriumslinien betrifft, so halten wir die daherigen Exkurse der Beschwerde für eine starke Zumuthung an den Leser. Wir können nach dem an anderer Stelle Gesagten um so eher darüber hinweggehen, als diese Verhältnisse durch eine besondere vertragliche Verpflichtung der Nordostbahn geordnet sind. Diese Verpflichtung datirt vom 8. April 1885 und enthält in Art. 4 folgende Bestimmung:

„Nach Art. 4 des Gesetzes hat die Nordostbahngesellschaft für die Amortisation der Kursverluste im Betrage von Fr. 13,752,054. 40 eine nach der Anleiensdauer bemessene Frist von 74 Jahren zu beanspruchen und die nach derselben Gesetzesbestimmung für die Tilgung der weitem Fr. 11,247,945. 60 von dem Bundesrath zu

bestimmende Frist beläuft sich nach dem allgemein angenommenen Maßstab auf 16 bis 17 Jahre. Im Hinblick auf die Verpflichtungen der Nordostbahn zum Bau und Betrieb der in Art. 3 dieses Vertrags erwähnten Linien ist aber die Amortisation zu beschleunigen, und es wird daher die Dauer derselben für die Gesamtsumme von 25 Millionen Franken hiemit auf 24 Jahre festgesetzt.

„Die Nordostbahn verpflichtet sich, während dieser Zeit und zwar zum ersten Mal auf Rechnung des Jahres 1884 aus den Betriebseinnahmen jährlich die feste Summe von Fr. 1,040,000 oder nach ihrer Wahl Fr. 600,000 — mit Zuschlag von 4,5 % der jeweiligen Summe der vorangegangenen Jahreszahlungen zur Abzahlung an ihre Obligationenschuld oder zur Bildung eines entsprechenden Amortisationsfonds zu verwenden.“

Insofern dieser Vertrag geschlossen wurde, um gehalten zu werden, was auch von der Nordostbahn nicht direkt bestritten wird, so haben wir uns nicht damit zu befassen, welche Verwendung der Amortisationssumme, abgesehen von dem Vertrage, hätte gegeben werden können. Gegenüber dem unzweideutigen Wortlaut, wonach die Nordostbahn „jährlich die feste Summe von Fr. 1,040,000 (resp. Fr. 600,000 + Zinszuschlag) zur Abzahlung an ihre Obligationenschuld oder zur Bildung eines entsprechenden Amortisationsfonds zu verwenden“ hat, sollte man die Zumuthung nicht für möglich halten, es könne durch den Bau von zugestandenermaßen werthlosen Linien die Obligationenschuld der Gesellschaft abbezahlt oder ein Amortisationsfond gebildet werden. Die effektive Abzahlung der Schulden oder die Bildung eines effektiven Amortisationsfonds ist der Gegenstand der Verpflichtung, welche übrigens ebenso wenig eine unbedingte ist, als das Verbot neuer Anleihen. Schon beim Abschluß der Uebereinkunft vom 8. April 1885 wurde die Frage, wie es mit der Amortisation zu halten sei, wenn der Bau der Moratoriumslinien vor sich zu gehen habe, direkt und in der unzweideutigsten Weise entschieden. Der schon angeführte Art. 4 sagt in seinem letzten Alinea, welches bei der Nordostbahn in völlige Vergessenheit gerathen zu sein scheint, wörtlich Folgendes:

„Mit dem Zeitpunkt dagegen, in welchem die Nordostbahn gemäß dem Bundesbeschluß vom 14. Febr. 1878 zum Bau einer oder mehrerer Linien verhalten werden sollte, wird ihr die Befugniß eingeräumt, eine angemessene Verminderung der festgesetzten Verpflichtungen zu beanspruchen. Eine entsprechende Modifikation des Amortisationsplans hat auch in dem

Fall stattzufinden, wenn auf gütlichem Wege zwischen den Betheiligten eine Umänderung der bestehenden Bauverpflichtungen herbeigeführt werden sollte.“

Also die Amortisation soll fortfahren, wenn die Moratoriumslinien gebaut werden, es soll fortgefahren werden mit der Abbezahlung der Obligationen und fortgefahren mit der Bildung des Fonds. Nur eine Verminderung der Quote kann die Nordostbahn beanspruchen, und was sie bei dieser Verminderung erspart, das kann und soll auf den Bau verwendet werden.

Daß das Maß der Verminderung mit dem Bundesrathe zu vereinbaren ist, betrachten wir als selbstverständlich.

Um diesen, den Finanzausweis berührenden Theil unseres Berichtes abzuschließen, wiederholen wir zusammenfassend:

Der Bundesrath hat die heute noch gültige Erklärung abgegeben, daß es einer Bahngesellschaft nicht zusteht, die Anlagekosten neuer Linien, deren Bau und Betrieb sich in Folge amtlicher Untersuchung als schwere Benachtheiligung des Unternehmens erweist, nach ihrem Belieben durch Aufnahme von Anleihen oder durch Verwendung vorhandenen Vermögens aufzubringen, daß vielmehr dem Bundesrathe das gesetzliche Recht zusteht, die Aufnahme von Anleihen zu untersagen oder zu beschränken.

Dieses Recht ist, was die Verwendung vorhandener Mittel anbetrifft, in Bezug auf die Moratoriumslinien durch eine spezielle Verpflichtung der Nordostbahn ausdrücklich anerkannt.

Zum Ueberfluß verweisen wir noch ganz besonders auf den Bericht, welchen der Verwaltungsrath der Nordostbahn am 21. Juni 1877 über die damalige kritische Situation der Unternehmung an die Generalversammlung der Aktionäre erstattet hat. Unter den Gründen, welche die Aufrichtung der Unternehmung erschweren, ist darin wiederholt*) der im Verhältniß zu den Schulden zu geringe Betrag des Aktienkapitals hervorgehoben und als Remedur die Erhöhung des letztern und die Amortisation der Schulden in dem Umfang und mit dem Ziel bezeichnet worden, daß das Aktienkapital zum Mindesten auf 50 % der Passiven gebracht werden müsse, und wurde als Mittel hiezu vorgeschlagen, daß bis zur Erreichung dieses Zieles keine Dividenden mehr ausbezahlt und die Aktionäre mit Antheilscheinen abgefunden werden sollen, die so bald gegen neue Aktien ausgetauscht werden können, als ihr Betrag je 500 Franken erreiche.

*) Seite 34, 55.

Eine bezügliche Bestimmung war auch im Entwurf der Statuten von 1878 aufgenommen, dann aber allerdings von der Generalversammlung nicht acceptirt, sondern auf die Formel zurückgeführt worden, „daß das Gesellschaftskapital vermehrt werden könne“. Heute, und ohne Einrechnung der Baukosten der Moratoriumslinien, betragen die im Umlauf befindlichen Obligationen der Nordostbahn 139, das Aktienkapital bis vor Kurzem bloß 53 (jetzt allerdings 68) Millionen Franken, und dieselbe Gesellschaft, welche im Jahr 1877 im Verhältniß von 50 Millionen Aktien zu 122 Millionen Passiven unseres Erachtens mit Recht eine Gefahr für die künftige Existenz der Gesellschaft erblickte, beklagt sich heute darüber, daß der Bundesrath einer weiteren Vermehrung der Schulden entgegentritt, und verlangt, daß die Bundesversammlung die Geltendmachung dieses Bestrebens untersage.

II.

Wir wenden uns zu einem andern Beschwerdepunkte, zu der sogenannten Dividendensperre. Am 6. Juni 1887 erließ der Bundesrath den ihm nach Art. 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 obliegenden Entscheid über die Rechnungen und die Bilanz der Nordostbahn für das Jahr 1886. Durch diesen Entscheid wurde u. A. angeordnet, daß „jede Verfügung über die Verwendung des Reinertrages bis auf Weiteres zu unterbleiben habe“. Gemäß dem Rechnungsgesetze wurde dieser Bescheid des Bundesrathes von der Direktion der Generalversammlung unterbreitet, welche auf Antrag des Verwaltungsrathes diesen beauftragte, „gegen das Verbot der Verfügung über den Reinertrag von 1886 die gutfindenden Rechtsmittel in Anwendung zu bringen“.

In Ausführung dieses Beschlusses fand die Verwaltung der Nordostbahn für gut, auf denjenigen Rechtsweg zu verzichten, auf den sie durch das Rechnungsgesetz gewiesen war; statt dem Bundesrath die Bestreitung seines Beschlusses zur Kenntniß zu bringen und ihm zu überlassen, die Streitfrage an das Bundesgericht zu bringen (Art. 5, Absatz 2), machte sie ihm die Anzeige, daß sie vor dem Obergerichte des Kantons Zürich als Klägerin auftreten werde. Das Verfahren vor diesem Gerichte wurde denn auch mit einer gegen die Vertreter der Moratoriumslinien gerichteten Kassationsklage eingeleitet, welche nicht nur den Beschluß des Bundesrathes vom 6. (bestätigt am 23.) Juni 1887, betreffend die Erledigung der Rechnungen des Jahres 1886, sondern auch einen zweiten selbständigen Beschluß vom gleichen Tage (23. Juni 1887) betreffend die Frage der Erstarkung der Nord-

ostbahn zum Gegenstand hatte. Der Bundesrath blieb der ganzen Prozeßverhandlung fremd und war in keiner Weise veranlaßt, sich in dieselbe einzumischen.

Durch Urtheil vom 24. September 1887 beschloß die Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich, der Nichtigkeitsbeschwerde der Nordostbahn keine Folge zu geben. Diesen Beschluß, soweit dabei die bundesrätliche Dividendensperre in Betracht kam, begründete der Gerichtshof wesentlich durch die Erwägung, daß der Bundesrath, wie dieses aus der formellen und materiellen Betrachtung der Sachlage hervorgehe, diese Verfügung betreffend den Reinertrag nicht infolge des von der Bundesversammlung erhaltenen Auftrages vom 14. Februar 1878, sondern gestützt auf das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften erlassen habe. Die augenscheinliche Richtigkeit dieser Erwägung liegt denn auch mit aller Klarheit vor. Das Verbot der Verfügung über den Reingewinn bildet den integrierenden Bestandtheil des Beschlusses, durch welchen der Bundesrath am 6. Juni 1887 die Rechnungen der Nordostbahn erledigte und mit den beiden Einschränkungen genehmigte, 1) daß gewisse Ausgaben vom Baukonto ab und auf Betriebsausgabenkonto gestellt werden, und 2) daß bis auf Weiteres jede Verfügung über den Reinertrag unterbleibe.

Der Entscheid über die Erstarkung der Nordostbahn dagegen erfolgte am 23. Juni 1887 und enthält (Ziff. 2 der Erwägungen) den ausdrücklichen Vorbehalt, nach Erlaß des dem Bundesrathe durch speziellen Beschluß der Bundesversammlung aufgetragenen Entscheides über die Erstarkung, die davon nach Kompetenz und materiellem Inhalt verschiedene Frage, durch welche Mittel die Baukosten gedeckt werden dürfen, „bei Erledigung der Jahresrechnungen, sowie bei Prüfung des für die einzelnen Linien zu leistenden Finanzausweises“ zum Austrag zu bringen.

In diesem Sinne bestätigte der Bundesrath am 23. Juni 1887 der Direktion der Nordostbahn gegenüber seine Verfügung vom 6. Juni gl. J., indem er auch bei dieser Gelegenheit die beiden Fragen genau auseinanderhielt.

Der Grund, welcher den Bundesrath veranlaßte, die Frage der Baumittel als eine Rechnungs- und Bilanzfrage zu behandeln, ist einleuchtend. Die civilrechtliche Verpflichtung zum Bau der Moratoriumslinien ist eine auf dem Vermögen der Nordostbahn haftende Schuld, welche mit der Erstarkungserklärung fällig wurde und nach den von der Verwaltung und durch die eidgenössischen Experten aufgestellten Rechnungen eine successive Verminderung ihres Ver-

mögens im Betrage von mehr als 36 Millionen zur Folge haben wird. Der Umstand, daß dieses Verhältniß nicht in bestimmten Zahlen in der Bilanz ausgedrückt werden kann, beseitigt seinen Einfluß auf die Gestaltung des Reingewinnes nicht, und der Bundesrath hatte daher das Recht und die Pflicht, bei der Erledigung der Bilanz von 1886 gemäß dem Rechnungsgesetz darauf Rücksicht zu nehmen; wie dieses auch in den Motiven des Obergerichtes von Zürich anerkannt ist. Hielt die Nordostbahn diese Erledigung ihrer Rechnungen für rechtlich unzulässig, so hatte das Bundesgericht den endgültigen Entscheid zu fällen. Nachdem sie auf diesen Richter verzichtet, steht ihr kein Recht zu, sich über Gewalt zu beklagen.

Allein abgesehen von der Frage der Kompetenz kann auch das in der vorliegenden Beschwerde an die Bundesversammlung gestellte Begehren nicht als ein gesetzliches Rechtsmittel angesehen werden. Die Nordostbahn verlangt von der Bundesversammlung keinen Entscheid über die Verfügung vom 6. Juni 1887, obschon diese Verfügung zur Zeit der Eingabe der Beschwerde noch zu Recht bestand. Sie schließt mit dem Gesuch, die h. Bundesversammlung wolle „aussprechen“:

Der Bundesrath sei nicht berechtigt, zum Zweck der Sicherung der Mittel für den Bau der sogenannten Moratoriumslinien das Vermögen oder die Reinerträge der Nordostbahn mit Beschlag zu belegen.

Wenn dieser Satz, gleichwie der zweite, der sich mit dem Finanzausweis befaßt, öffentliche Geltung bekommen und also für den Bundesrath verbindlich sein soll, so kann die Bundesversammlung, wie immer sie sonst die Beschwerde entscheiden mag, sich nicht darauf beschränken, diese Sätze auszusprechen. Diese bilden ihrer Natur nach den Gegenstand eines Gesetzes, das auf dem verfassungsmäßigen Wege erlassen werden muß. Die Bundesverfassung ertheilt Niemandem die Befugniß, Rechtsregeln zu formuliren und durch die Bundesversammlung sanktioniren zu lassen. Die Nordostbahn hat, wie jedes einzelne Individuum, nur das Recht, von der Bundesversammlung über irgend einen Gegenstand durch eine Petition ein Gesetz zu verlangen; von „Aussprüchen“, die auf dem Beschwerdewege angebeht werden, weiß die Verfassung nichts.

Wer sich über unrichtige Anwendung der bestehenden Gesetze beschweren will, für den sind die Wege ebenfalls geöffnet und gewiesen. Alle Streitfragen, welche aus den Entscheiden des Bundesrathes über die jährlichen Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnen entstehen, gehören nach dem Rechnungsgesetz (Art. 5)

vor das Bundesgericht. Wenn die Nordostbahn besondere, uns unbekannte Gründe hatte, einen inkompetenten Richter anzurufen, so ist das ihre Sache; nachträglich aber an die Bundesversammlung zu gelangen, um von dieser nicht etwa einen Entscheid über die bundesrathliche Verfügung und die Aufhebung derselben, sondern lediglich den Ausspruch nachzusuchen, sie sei im Recht gewesen, das steht ihr nach Verfassung und Gesetz nicht zu.

Auch der zweite von der Bundesversammlung geforderte „Ausspruch“ über den Finanzausweis hat keinen Boden. Zur Zeit der Beschwerde (4. Juni) war der vom 22. August datirende Bescheid des Bundesrathes noch gar nicht erlassen und jede Rechtsvorkehr somit gegenstandslos. Erst nachträglich, mit Schreiben vom 27. Oktober 1888, hat sich die Nordostbahn dem Bundesrathe gegenüber über diesen Bescheid geäußert. Wir fügen denselben diesem Berichte als Beilage an, weil darauf die heutige Sachlage beruht. Es geht daraus hervor:

- 1) daß die Nordostbahn für den Bau der für heute in Betracht fallenden fünf Linien, abgesehen von den Subventionen der Landesregenden und einem schon früher bewilligten, aber noch nicht emittirten Obligationsbetrage, kein neues Anleihen aufnehmen will;
- 2) daß sie dagegen an neu emittirtem Aktienkapital die Summe von 15 Millionen Franken verwendet, und
- 3) daß sie sich vorbehält, die noch fehlende Summe von Fr. 1,910,400 im Anleihsenwege zu beschaffen.

Dieser Ausweis entspricht, abgesehen von dem letzten Punkte, vollständig den von uns aufgestellten und oben ausgesprochenen Grundsätzen.

Die gesammte Bedarfssumme beläuft sich auf Fr. 26,067,400. Davon werden 57,7 % durch neues Gesellschaftskapital und 35,2 % durch die Subventionen der Gemeinden im Belaufe von Fr. 7,157,000 und neu zu emittirende Obligationen im Nennwerthe von Fr. 2,000,000, zusammen Fr. 9,157,000 bestritten, auf welchen Betrag also die aus dem Bau der betreffenden Linien für die Nordostbahn hervorgehende Vermögensverminderung sich reduziert.

Für den noch nicht ausgewiesenen Restbetrag von Fr. 1,910,400 ist die Entscheidung des Bundesrathes vorbehalten. Derselbe erklärt eine weitere Anleihe in diesem Betrag, soweit die durch das Protokoll vom 8. April 1885 festgesetzte Amortisation unberührt bleibt, nicht als unzulässig, aber behält sich seinen Entscheid vor.

III.

Bemerkenswerth sind die Ausführungen der Nordostbahn über den Beschluß der Bundesversammlung vom 14. Februar 1878 (pag. 41 u. ff. der Beschwerde). Um dieselben richtig zu würdigen, genügt es, die Nordostbahn selbst sprechen zu lassen und ihre Aeußerungen vom Jahre 1878 den heutigen gegenüberzustellen.

In dem Berichte, welchen der Verwaltungsrath am 21. Juni 1877 der Generalversammlung erstattet hat, ist zu lesen (pag. 37 u. f.):

„Da die Nordostbahngesellschaft rücksichtlich ihrer neuen, schon im Bau stehenden oder noch in Bau zu setzenden Linien den Bestimmungen der Bundesgesetze und Konzessionen nicht mehr zu genügen im Stande ist, so fallen unzweifelhaft die Schlußnahmen, welche hieraus erwachsen, in den Wirkungskreis der Bundesbehörden und die Nordostbahngesellschaft würde wohl ungebührlich in den letztern eingreifen, wenn sie trachten wollte, darüber von sich aus mit den Kantonalbehörden und Komite's Vereinbarungen herbeizuführen und die Bundesbehörden erst hernach um deren Guttheilung anzugehen. Es dürfte ein solches Verfahren den letztern um so weniger zusagen, als auch internationale Verhältnisse mit in Erörterung fallen.

Aber auch hievon abgesehen, drängten schon die schweren Konsequenzen, welche ein Zusammenbrechen der schweizerischen Nordostbahngesellschaft für die Wohlfahrt des Landes nach sich ziehen müßte, zu einem Gesuche um Intervention der Bundesbehörden. Diese Konsequenzen liegen nahe genug. Es genügt, andeutungsweise hinzuweisen auf die Verminderung der Leistungsfähigkeit eines bedeutenden Theiles der schweizerischen Bahnlilien, welche jenes Zusammenbrechen im unvermeidlichen Gefolge hätte, auf die Bedeutung, welche der Fortbestand der Nordostbahn für die Ausführung der Gotthardbahn hat, auf die Wichtigkeit ihrer finanziellen Konsolidation für den fernern Ausbau des ostschweizerischen Eisenbahnnetzes, auf die enorme Summe schweizerischer Kapitalien, welche in der Nordostbahn engagirt sind, und auf die eingreifenden Rückwirkungen, welche ein bleibendes Nothleiden und der theilweise gänzliche Verlust dieser Kapitalien auf den gesammten Nationalwohlstand ausüben müßte. Das alles sind Verhältnisse, welche im höchsten Grade die Beachtung der Bundesbehörden auf sich zu ziehen geeignet sind, so daß letztere schon in ihrer verfassungsmäßigen Aufgabe, „die gemeinsame Wohlfahrt des Landes zu fördern“, die volle Legitimation finden dürften, durch ihre Dazwischenkunft den Weg zu bahnen, auf welchem sich eine be-

friedigende Lösung der vorliegenden Schwierigkeiten finden läßt und schweres Unheil vom Lande abgewendet werden kann.“

So schrieb die Nordostbahn im Moment des „Zusammenbrechens“.

In der Beschwerde vom 4. Juni 1888 ist zu lesen (pag. 41):

„Einen speziellen Rechtstitel zur Bevormundung der Nordostbahn scheint der h. Bundesrath aus den Vorgängen im Jahre 1878 ableiten zu wollen; es wird darzuthun versucht, daß die Bundesbehörden im Jahre 1878 für die Nordostbahn ganz Außerordentliches, vom gemeinen Rechte Abweichendes haben thun und anordnen müssen. Es nöthigt uns dies, jenen Vorgängen auch hier noch einige spezielle Bemerkungen zu widmen. Von den Bundesbehörden ist zu berührter Zeit Folgendes geschehen:

1) Der h. Bundesrath hat einen Delegirten bezeichnet, um zwischen der Nordostbahn und den Vertretern der Moratoriumslinien eine Verständigung herbeizuführen. Diese ist in Form der Moratoriumsverträge zu Stande gekommen. Gezwungen hat der h. Bundesrath zu letztern Niemanden; das zeigt das Beispiel von Dielsdorf-Niederweningen. Für seine damaligen Bemühungen ist die Nordostbahn dem h. Bundesrath dankbar; aber wohl ebenso großen Dank schulden ihm die betreffenden Landesgegenden. Die von den letztern nicht aus Wohlwollen für die Nordostbahn, sondern in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse bewilligte Frist hat ihnen nun die angestrebten Eisenbahnen gesichert.

2) Die h. Bundesversammlung hat die Fristen um 8 Jahre erstreckt. Damit hat sie kein Gesetz verletzt, dem Bunde kein Recht vergeben und Niemandes Recht vergewaltigt. Sie konnte die nachgesuchte Fristerstreckung verweigern, dann wären die Konzessionen einfach hinfällig geworden. Ob gerade die Nordostbahn dies zu beklagen gehabt hätte, wollen wir dem Urtheile jedes Unbefangenen anheimgeben. Die h. Bundesversammlung hat aber in Wirklichkeit nicht einmal die Konzessionen acht Jahre lang der Nordostbahn unbedingt reservirt; sie erstreckte die Fristen nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß, wenn sich mittlerweile ein anderer Bewerber zeige, die Nordostbahn demselben die Konzessionen abzutreten habe.

3) Die h. Bundesversammlung hat nicht den h. Bundesrath zum Schiedsrichter bestellt; sie hat ihn nur autorisirt, das ihm von den Parteien durch die Moratoriumsverträge übertragene Schiedsrichteramt zu übernehmen. Aber auch da hat sie sich ihre volle Unabhängigkeit gewahrt; der Schiedsspruch hat für sie keine Ver-

bindlichkeit; eine rechtliche Wirkung übt er nur für die Parteien aus, die sich demselben freiwillig unterworfen haben.

Das sind die angeblich so außerordentlichen Maßnahmen der Bundesbehörden zu Gunsten der Nordostbahn.“

So schreibt die Nordostbahn heute, in dem Momente, wo sie behauptet, nicht bloß im Stande zu sein, das von den Experten ausgerechnete Gesamtdefizit von Fr. 1,700,000 aus ihren Einnahmen zu decken, sondern darüber hinaus noch einen jährlichen Ueberschuß von mehr als Fr. 2,000,000 zur Verfügung der Aktionäre stellen zu können (pag. 41 der Beschwerde).

Das ist die Sprache, welche an die Zeit erinnert, in der die Nordostbahn noch viel mehr als zwei Millionen Franken zur Verfügung der Aktionäre gestellt, die aber gleichwohl mit der Bitte um Schutz gegen den Konkurs geendigt hat.

Die Rechnung, auf welche die heutige Zuversicht auf neue reiche Dividenden sich gründet, ist übrigens etwas bedenklicher Natur und geeignet, einiges Mißtrauen zu erregen. Indem die Nordostbahn von dem jährlichen Gesamtdefizit der Experten im Betrage von Fr. 1,700,000 ausgeht, beseitigt sie davon mehr als den Drittheil, nämlich Fr. 600,000, in der einfachen Weise, daß sie die von ihr vertraglich übernommene Bahn von Thalweil nach Zug als eine „zur Zeit noch nicht in's Auge zu fassende Linie“ bezeichnet.

Wir sind der Meinung, es sei die Linie Thalweil-Zug so lange in Rechnung zu ziehen, als nicht durch irgend einen rechtlichen Akt die Nordostbahn von ihrer Verpflichtung entbunden ist, und gehen daher auch ferner von der durch den Expertenbericht geschaffenen Grundlage aus, wobei selbstverständlich Modifikationen in plus oder minus nicht ausgeschlossen sind. Die Beschwerde nöthigt uns, darauf aufmerksam zu machen, wie schwankend und geradezu widersprechend die von der Nordostbahn zu verschiedenen Zeiten aufgestellten Schätzungen sich erweisen.

Die Thatsache, daß die Nordostbahndirektion, und zwar mit Vorwissen des Verwaltungsrathes, den jährlichen, durch die Moratoriumslinien entstehenden Ausfall auf eine Summe von „über“ $2\frac{1}{2}$ Millionen berechnete, ist von dem Bundesrathe nie als ein Versuch bezeichnet worden, irgend Jemanden in Irrthum zu führen. Wir haben die Erklärung der Nordostbahn bei Einsendung ihrer Berechnungen (25. November 1885) nie beanstandet: „daß sie redlich bemüht gewesen sei, ein der Wahrscheinlichkeit möglichst entsprechendes Bild der Verhältnisse zu verschaffen, welche sich er-

geben würden, wenn die Nordostbahn zur Ausführung der Bauverträge verhalten würde.“

Wir finden es ebenso wenig am Platze, der Verwaltung eine Tendenz zu unterschieben, wenn sie heute das von ihr gefundene Resultat um annähernd zwei Drittheile, d. h. auf Fr. 950,000 herabsetzt.

Wir begreifen, daß die Nordostbahn im Jahre 1885 „im Bewußtsein ihrer schweren Verantwortlichkeit nicht optimistisch zu Werk ging“, können uns aber anderseits der Befürchtung nicht erwehren, daß sie im Jahre 1888 bei der gleichen Verantwortlichkeit mit einem andern Maßstabe gemessen habe. Diese Befürchtung steigert sich mit der Erinnerung an die Erklärungen, welche von der Direktion der Nordostbahn bei den Verhandlungen über die Moratoriumslinien im Jahre 1883 in Bezug auf die finanzielle Gefahr dieser Linien abgegeben wurden. In der am 9. November 1883 in Zürich abgehaltenen Konferenz sprach sich die Abordnung der Nordostbahn, die Herren Studer und Russenberger, folgendermaßen aus:

„Die gegenwärtige Lage sei für alle Beteiligten unklar; an die Stelle der in den ursprünglichen Bauverträgen vereinbart gewesenen Baufristen seien die Moratoriumsverträge von 1877 getreten, durch welche es in die Hand des Bundesrathes gelegt worden sei, nach Ablauf des Jahres 1885 zu entscheiden, ob die Nordostbahn genügend erstarkt sei, um die Arbeiten an den verschiedenen Linien wieder aufzunehmen, und in welcher Reihenfolge das zu geschehen habe. Die Nordostbahn glaube nicht, daß der Bundesrath diese Erstarkung erkennen werde, bevor eine längere Zeit abgelaufen sei. Denn wenn auch die Gesellschaft dermalen, zufolge des Verbotes der Dividendenzahlung, Betriebsüberschüsse im Betrag von etwa 3 Millionen Franken angesammelt habe, und wenn auch diese Ueberschüsse bis Ende 1885 sich weiter vermehren sollten, so werden sie immer unerheblich sein gegenüber einem Gesamtbedarf von mindestens 35 Millionen für die neuen Linien, zu deren Verzinsung die bisherigen Einnahmüberschüsse nicht einmal hinreichen würden, während die Erstellung dieser neuen Linien, welche den bestehenden Konkurrenz machen würden, ohne neuen Verkehr herbeizuführen, neben vermehrten Betriebsausgaben noch eine namhafte Einbuße auf den dermaligen Einnahmen bewirken müßte. Mit der Inangriffnahme des Baues stände die Nordostbahn wieder am Rande des Abgrundes, vor dem die Moratoriumsverträge sie schützen sollten.“

„Die Gesellschaft müsse daher suchen, sich der Bauverpflichtungen zu entledigen. Sie wolle das aber nicht, ohne den Ansprüchen der beteiligten Gegenden in billiger Weise Rechnung zu tragen.“

Um den drohenden Ruin der Gesellschaft zu verhüten und jedenfalls den Schaden abzuwenden, der das eine Mal auf 50 Millionen Franken (2½ Mill. jährliche Einbuße), das andere Mal auf annähernd 20 Millionen Franken geschätzt wurde, anerbote die Nordostbahn ihren Mitkontrahenten eine Abfindungssumme von vier (!) Millionen Franken.

Solchen Vorgängen gegenüber, die wir ohne jeden weiteren Kommentar aufzählen, war es doppelte Pflicht des Bundesrathes, die finanziellen Folgen der Moratoriumslinien von sich aus festzustellen und, nachdem dieses geschehen war, die von den eidg. Experten ermittelte jährliche Einbuße, resp. deren Kapitalbetrag, bei allen in Bezug auf die Rechnungen und Bilanzen der Nordostbahn entstehenden Fragen angemessen zu berücksichtigen. So lange die Nordostbahn nicht ihr eigenes Gutachten widerruft und dasjenige der Experten entkräftet, bleibt ihre Bilanz thatsächlich um einen Passivposten vermehrt, dessen Betrag sich schließlich auf die der jährlichen Einbuße von Fr. 1,700,000 entsprechende Kapitalsumme belaufen wird. Der Umstand, daß der heutige Werth dieser Summe sich zur Zeit nicht in der Bilanz formell eingeschrieben findet, ändert an dem Bestand des Schuldverhältnisses nicht das Mindeste, so wenig als an der Pflicht der Behörden, dasselbe bei der Prüfung der Rechnungen und Bilanzen wie jede andere Schuld in Betracht zu ziehen.

Allerdings wird auch bei diesem im Interesse der Unternehmung eingehaltenen Verfahren der Bund vor dem Schaden nicht bewahrt bleiben, den ihm der Bau der Moratoriumslinien bei dem Rückkauf bringen wird. Denn unter allen Umständen wird er bei der Uebernahme nach den einzelnen Konzessionen für alle werthlosen Linien die ausgelegten Baukosten zu bezahlen haben, deren Schätzung sich, wie schon erwähnt, auf Fr. 38,461,600 beläuft. Dieser Thatsache zum Trotz hält sich die Beschwerde heute noch zu der Frage berechtigt, was denn der Bund durch seinen Beschluß vom 14. Februar 1878 für die Nordostbahn „ganz Außerordentliches“ gethan habe.

Bei seinem Entschlusse, die Nordostbahn käuflich zu erwerben, verfolgte der Bundesrath wesentlich auch das Ziel, die Folgen der nach allen Richtungen verhängnißvollen Moratoriumsfrage, wenn nicht gänzlich zu beseitigen, doch auf ein möglichst geringes

Maß des Schadens einzuschränken. Niemand wird es zu bestreiten wagen, daß die in Frage liegenden reellen Verkehrsinteressen auch bei wesentlicher Modifikation der Bauverträge und bedeutender Verminderung der Kosten sich hätten befriedigen lassen. Diese Modifikationen hätte der Bund, den die Bauverträge nicht verpflichten, bei Uebernahme der Bahn eintreten lassen und zur Bedingung der Ausführung der Linien machen können. Die Nordostbahn war nicht in dieser Lage; sie ist civilrechtlich verpflichtet, die Linien gemäß den Bestimmungen der Verträge auszuführen, und jede Aenderung, welche verlangt worden wäre, hätte von ihr dazu benutzt werden können, von den eingegangenen Verpflichtungen ganz zurückzutreten und die Moratoriumsgegenden um die Rechte zu bringen, welche sie durch den Bundesbeschluß vom Jahr 1878 geschützt glaubten.

Der Nordostbahn war es schon vom Beginn der Kaufsunterhandlungen an wohl bekannt, daß der Bundesrath dieses Ziel in Bezug auf die Moratoriumslinien verfolgte, um dadurch für den Fall des Rückkaufes eine schwere Last von dem Bunde abzuwälzen. Es ist daher mehr als eigenthümlich, wenn sie heute darüber Beschwerde führt, daß der Bundesrath sich geweigert habe, während der Kaufsverhandlungen die neuen Statuten zu genehmigen, welche es dem Bundesrath unmöglich machen sollten, den Zweck dieser Verhandlungen zu erreichen. Der Nordostbahn stand hiefür ein anderes Mittel zu Gebote. Sie war aus freien Stücken in die Verhandlungen eingetreten und konnte dieselben daher jederzeit wieder abrechnen und damit jedes Hinderniß der Statutengenehmigung beseitigen. Der Bundesrath war nur so lange zugleich Käufer und genehmigende Behörde, als die Nordostbahn es wollte.

In Bezug auf einen weiteren Punkt, den die Beschwerde zur Besprechung bringt, sind wir in der ausnahmsweisen Lage, uns mit der Beschwerde in voller Uebereinstimmung zu finden. Wir haben nämlich mit der Nordostbahn bei Anlaß der Kaufsverhandlungen die Wahrnehmung gemacht, daß die Spekulation und der Schwindel in Eisenbahnpapieren in unserem Lande eine bedenkliche Höhe erreicht haben. Die Börsengeschäfte in Eisenbahnwerthen sind nicht auf den gewerbsmäßigen Verkehr der Finanzinstitute beschränkt, sondern es ist das Uebel, dessen moralische Folgen noch weit schlimmer sind als die ökonomischen, auch in weiten Kreisen der Bevölkerung verbreitet und erhält durch jeden Vorgang, der geeignet scheint, den Werth einer Bahn zu beeinflussen, neue Nahrung. Jeder Versuch, ja jede erkennbare Absicht der Verstaatlichung einer Bahn wird diesen Nachtheil, aber jedes Gelingen den unvergleichlich größern Vortheil haben, der Spekulation ein

Stück ihres Gebietes zu entreißen. In viel höherem Maße als den bisherigen Schwindel, von dem die Beschwerde spricht, beklagen wir daher seine sichere Fortdauer. Die Finanzgeschichte der Nordostbahn bietet zu dem Gesagten die schlagendsten Belege, von denen wir hier nur die großartige, mit der Geschichte der Moratoriumslinien in engem Zusammenhang stehende Spekulation erwähnen, welche der Gesellschaft einen Verlust von mehr als 16 Millionen Franken verursacht hat. Die Kalamität, welche im Jahr 1876 über die Nordostbahn gekommen ist, hatte ihren Grund wesentlich, aber keineswegs ausschließlich in der Uebernahme von Bauverpflichtungen, über deren Folgen erst das Jahr 1886 Klarheit verschaffte; die mehrerwähnte Kommission hebt in ihrem, vom Februar 1878 datirten Bericht an die Generalversammlung „die Verkennung der richtigen Verwaltungsgrundsätze und die allerdings manchmal an's Unerklärliche grenzende optimistische Auffassung der Situation der Nordostbahn und aller die Prosperität des Unternehmens bedingenden Verhältnisse“ scharf hervor, indem sie „die Fehler der Organisation, den Mangel an Uebersicht über die Erfordernisse der Unternehmung, die Selbsttäuschung über deren Rentabilität und festen Kredit, die daraus entspringende Sorglosigkeit hinsichtlich der verfügbaren Mittel und den Mangel an Sparsamkeit auf allen Gebieten“ im Einzelnen nachweist. Durch die von der Bundesversammlung gewährte achtjährige Stündigung ihrer Bauverpflichtungen und durch energische Maßnahmen gegen die eben gehörten innern Uebelstände wurde es der Gesellschaft ermöglicht, durch Vermittlung der Eisenbahnbank ein Anleihen von 160 Millionen Franken zu kontrahiren, bei dem sie den genannten Verlust erlitt, während der Verwaltungsrath der Bank bis zur Liquidation an Tantiemen die Summe von Franken 3,138,525 bezog.

Wir schließen unsern Bericht, den wir als eine Ergänzung der Botschaft vom 25. Mai 1888 betrachten, mit dem Vorbehalte, in der mündlichen Verhandlung nach Bedürfniß weitere Aufschlüsse zu ertheilen und unter Zusammenfassung der Nachweise, welche wir darin geleistet haben:

1. Das unterm 6. Juni 1887 erlassene Verbot der Dividendenzahlung ist von dem Bundesrath kraft des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 erlassen und infolge der durch die Nordostbahn veränderten thatsächlichen Verhältnisse wieder aufgehoben worden. Der Entscheid über die Zulässigkeit desselben würde nach der Vorschrift desselben Gesetzes dem Bundesgericht zugekommen sein. Der erste Beschwerdepunkt ist daher gegenstandslos und bei der unzuständigen Behörde angebracht.

2. Der von dem Bundesrath am 22. August d. J. erlassene Bescheid betreffend den Finanzausweis für den Bau der Moratoriumslinien ist von der Nordostbahn an keine Behörde weitergezogen worden und es besteht derselbe heute in voller Rechtskraft. Das vor Erlaß dieses Bescheides an die Bundesversammlung gestellte Begehren, daß sich letztere über die für die Leistung des Finanzausweises geltenden Grundsätze „ausspreche“, ist inkonstitutionell und im gegebenen Falle überdieß zwecklos.

Aus diesen Gründen stellen wir bei Ihnen, hochgeachtete Herren, das Begehren, es sei auf die Beschwerde der Nordostbahn nicht einzutreten.

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

Bern, den 3. Dezember 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Vizepräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



welchen Sie im Sinne der Auseinandersetzungen Ihrer Zuschrift vom 14. dieses Monats „soweit erforderlich, im Anleihswege zu beschaffen“ gedenken.

Ueber diesen Ausweis haben wir vorerst im Allgemeinen zu erklären:

Von Seite der Verwaltung der Nordostbahn ist dem Bundesrath der Nachweis geleistet worden (Bericht der Direktion vom 25. November 1885), daß die jährliche Einbusse, welche der Betrieb der in Frage kommenden fünf Linien ergeben werde, sich auf den Betrag von Fr. 1,772,352 belaufen werde. Die eidgenössischen Experten haben diese Einbusse auf Fr. 1,135,153 berechnet. Sollte sich dieselbe mit der Zeit auch noch wesentlich verringern, so steht immerhin die Thatsache fest, daß der Betrieb der fünf Linien, statt die Zwecke der Nordostbahn-Unternehmung zu fördern, für diese eine Quelle bleibenden Nachtheils sein wird. Dieser Nachtheil wird um so schwerer sein, je mehr neue Schulden zum Zwecke des Baues der Linien gemacht werden. Der Bundesrath hat daher schon in seinem Beschlusse vom 23. Juni vorigen Jahres in Aussicht genommen, „daß für Bestreitung der Baukosten die jährlichen Reineinnahmen herbeigezogen werden“, indem dieses Verfahren die finanzielle Erstarkung fördern und es möglich machen werde, „die allfällig nöthige Vermehrung der Baugelder sich auf dem Wege des Anleihens leichter zu beschaffen“.

Diese Erwägungen müssen auch bei der Prüfung der einzelnen Posten des vorliegenden Finanzausweises zur Geltung kommen:

Ad 1. Betrag der Aktienemission. Durch die Verwendung dieses Betrages von 15 Millionen Franken werden die Vermögensinteressen der Gesellschaft in gleicher Weise gewahrt, wie wenn diese Summe durch Herbeiziehung der jährlichen Reineinnahmen gedeckt würde, weshalb für Beanstandung dieses Postens kein Grund vorliegt.

Ad 2 und 3. Bethheiligung der Landesgegenden (Fr. 7,157,000) und Obligationen der V. Emission (Fr. 2,000,000). Die Bethheiligung der Landesgegenden besteht in dem Versprechen der Nordostbahn, den Gesamtbetrag der genannten Summe anzuleihen. Der zweite Posten (4000 Obligationen der V. Emission) bildet eine Schuld, deren Eintragung in das Pfandbuch unterm 14. Mai 1886 von dem Bundesrath bereits bewilligt worden ist. Was den Vorbehalt anbetrifft, den noch fehlenden Rest von Fr. 1,910,400 so weit erforderlich im Anleihswege zu beschaffen, so werden wir ein solches Anleihen unter der

Voraussetzung bewilligen, daß dasselbe den Betrag nicht übersteigt, welcher seit der Wirksamkeit der Uebereinkunft für Bereinigung des Baucontos (Protokoll vom 8. April 1885) über die festen jährlichen Amortisationen von Fr. 1,040,000 hinaus amortisirt worden ist.

In diesem Sinne ertheilen wir hiemit dem von Ihnen vorgelegten Finanzausweis unsere Genehmigung.

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die innere Einrichtung des physikalischen Institutes und der meteorologischen Centralanstalt im neuen Physikgebäude in Zürich.

(Vom 3. Dezember 1888.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 30. Juni 1886 wurde für den Ankauf des Bauterrains und den Bau eines Physikgebäudes in Zürich, in welchem nebst dem physikalischen Institute der polytechnischen Schule gleichzeitig die forstliche Versuchsstation und die meteorologische Centralanstalt untergebracht werden sollen, eine Summe von Fr. 1,050,000 bewilligt.

Da die Vorbereitung der definitiven Baupläne einige Monate in Anspruch nahm, so konnte mit den Bauarbeiten erst im Februar 1887 begonnen werden. Das Gebäude ist nunmehr unter Dach gebracht und es kann als sicher angenommen werden, daß dasselbe rechtzeitig genug fertig gestellt werden wird, um mit Beginn des Sommersemesters 1890 bezogen werden zu können. Der Moment ist sonach gekommen, für die innere Einrichtung dieses Baues, für welche der Schulrath die nöthigen eingehenden Studien hat machen lassen, zu sorgen.

Die Bedürfnisse an Instrumenten, Lehrmitteln und Mobilien für das ganze Gebiet der Physik wurden im Auftrage genannter

Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Beschwerde der schweizerischen Nordostbahngesellschaft über Beschlüsse des Bundesrathes in der Angelegenheit der sog. Baumoratorien, vom 4. Juni 1888. (Vom 3. Dezember 1888.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1888
Date	
Data	
Seite	872-893
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 174

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.