

den ständeräthlichen Beschluß protestirt und zugleich im Namen des ganzen Schweizervolkes den Mitgliedern jenes Rathes dankt, welche den Muth hatten, für Wahrheit und Recht einzustehen, indem sie die Anschauungen des Refurrenten zu den ihrigen machten.

Gleichwohl stellt die referirende Kommission des Nationalrathes den Antrag, den Refurs des J. Gschwind-Hohler als unbegründet abzuweisen und dadurch dem bezüglichen Beschlusse des Ständerathes beizustimmen.

Bern, den 18. Dezember 1870.

Namens der Kommission,  
Der Berichterstatter:  
Vincenz Fischer, Nationalrath.

---

Note. Refurs abgewiesen: Ständerath 8., Nationalrath 22. Dezember 1870.

---

## Bericht

der

Mehrheit der ständeräthlichen Kommission, betreffend Feststellung des Anlagekapitals der schweizerischen Eisenbahnen.

(Vom 19. Dezember 1870.)

---

### Tit. I

Die eidgenössischen Rätthe haben seinerzeit das Postulat angenommen, „es möge der Bundesrath Bericht erstatten, ob die Feststellung des Anlagekapitals der schweiz. Eisenbahnen jetzt und eventuell in welcher Weise vorzunehmen sei.“

Dieses Postulat ist wesentlich aus dem Gesichtspunkte eines möglicher Weise eintretenden Rückkaufes der Eisenbahnen durch den Bund begründet worden und es hat sich auch der Bundesrath in seinen Erörterungen vorzugsweise auf diesen Standpunkt gestellt.

Die Mehrheit der Commission findet mit dem Bundesrath, daß diese Operation an sich keinen praktischen Werth hat und jedenfalls im gegenwärtigen Momente nicht angezeigt ist. Wir erblicken vorerst in den möglichen Resultaten die großen Vortheile nicht, welche geeignet wären, den Aufwand von Zeit und Geld, den die Arbeit erfordert, zu compensiren. Der Rückkauf der Eisenbahnen kann auf 2 Faktoren basirt werden, entweder auf der Multiplication des Reinertrages oder auf der Berechnung des ursprünglichen Anlagecapitales.

Der letztere Modus kommt nun aber nur dann zur Anwendung, wenn die Berechnung nach dem ersteren System eine geringere Summe ergeben würde, als das ursprüngliche Anlagecapital ausmacht. Wenn der Rückkauf im 30., 45. und 60. Jahre stattfindet, so muß bezahlt werden der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages in den letzten 10 Jahren, im 75. Jahre der 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>fache und im 90. Jahre der 20fache Werth.

Nun wird natürlich bei allen Bahnen, welche 4 % und mehr Reinertrag haben, die Mühe, das Anlagecapital auszurechnen, rein verloren sein, da dasselbe bei dieser Gruppe von Eisenbahnen ja gar nicht als Rückkaufsumme angenommen wird. Das ist also jetzt schon der Fall bei der Nordost- und Centralbahn (425 Kilom.); das wird voraussichtlich nach einer Reihe von Jahren der Fall sein bei der Westbahn und der Union suisse (596 Kilom.), deren Einnahmen in steter Zunahme begriffen sind.

Die Maßregel hat daher bei dem größeren Theil des schweizerischen Bahnnetzes schon nach dieser Richtung keinen Zweck; allein es stellen sich ihr auch bei denjenigen Bahnstrecken, wo der erörterte Grund nicht vorliegt und wo voraussichtlich das Anlagecapital wirklich ausgemittelt werden müßte, auch noch andere Bedenken entgegen.

Was eigentlich unter den Begriff des Anlagecapitales fällt, ist zur Zeit noch theilweise streitig oder wenigstens haben sich die Meinungen hierüber noch nicht völlig abgeklärt. Welche Anschauung nun auch die vom Bund mit der Arbeit betrauten Experten haben mögen, und welche Fassung man in dem aufzustellenden Regulativ auch der Sache geben mag, so ist klar, daß so lange die Bahngesellschaften sich die aufgestellte Definition nicht gefallen lassen, dieselbe nichts als ein einseitiger Act des den Rückkauf anstrebenden Bundes sein wird, dem gegenüber sich die Gesellschaften mit vollem Rechte auf die in den Concessionen aufgestellten Schiedsgerichte berufen könnten.

Da hätten wir also vorab, ehe an die Feststellung der unter den Begriff selbst fallenden Posten gegangen werden könnte, eine Reihe von Prozessen in Aussicht.

Die Entscheidungen in diesen Streitigkeiten fielen aber nicht einem einzigen Gericht zu, sondern so vielen Schiedsgerichten als Bahnen zurückzukaufen wären; es gieng somit jede Garantie für die Gleichheit der Entscheidungen auf diesem Wege verloren.

Wenn wir nun berücksichtigen, daß im Rechtsleben wie in anderen Dingen sich die Anschauungen an der Hand der Verhältnisse sehr wesentlich ändern und consolidiren können, und daß jedenfalls ein zwingender Grund, schon jetzt dieses Gebiet der Controversen zu betreten, nicht vorliegt, so halten wir Abwarten für das beste, denn in keinem Falle wird sich die Rechtsanschauung zum Nachtheil des Staates und zum Vortheil der Eisenbahnen ändern.

Wir haben nicht die mindeste Befürchtung, daß damit etwa ein Verlust der Beweismittel verknüpft sei, welche dem Staate jetzt noch erhalten werden könnten, und die er im späteren Streitfalle dann vermissen würde. Abgesehen davon, daß die Eisenbahnen der fordernde Theil sind und es ihre Sache sein würde, die Forderung gehörig zu belegen, ein Verlust der Beweismaterialien daher nur sie und nicht den Staat treffen könnte, so scheint uns der Rückkauf, wie er jetzt in den Conzessionen enthalten ist, die allerunpraktischste Form, durch die der Uebergang der Eisenbahnen an den Bund vermittelt werden könnte, und wir glauben nicht daran, daß im Ernste dieser Weg überhaupt je betreten werde.

Schon die große Verschiedenheit in den Terminen, in welchen dieser Rückkauf möglich ist, wird das einigermaßen klar machen. Wenn auch der nächstliegende Abschnitt, das 30. Jahr, hierzu gewählt würde, so müßten immerhin beinahe 2 Dezennien verstreichen, bis nur die jetzt gebauten und im Betrieb befindlichen Bahnen sämmtlich in der Hand des Bundes vereinigt sein würden und in dieser Zwischenperiode hätten wir ein womöglich noch buntschelligeres Bild in diesem wichtigen Verkehrsgebiete, als es gegenwärtig der Fall ist. Wenn aber einmal ein Schritt von so großer Tragweite gethan und hiefür die finanziellen Opfer gebracht werden sollten, dann würde das Publikum sicher nicht ein solches langjähriges Uebergangsstadium haben wollen, und daran und an den sich geltend machenden Rivalitäten dürfte die Sache scheitern.

Aber auch gerade diejenigen Bahnen, auf welche der in Frage liegende Modus zur Ausmittlung des ursprünglichen Anlagecapitales je

seine Anwendung finden sollte, die schlecht situirten und schlecht rentirenden Bahnen werden auf die haarscharfe Ermittlung dieses Capitals schwerlich viel Gewicht legen.

Es kommt hier außerordentlich viel darauf an, wie die Sache überhaupt angefaßt und betrieben wird. Die Actionäre einer Bahn z. B., die viele Jahre lang keine Dividenden bezogen haben, werden voraussichtlich sehr geneigt sein, dem Bund in seinem Bestreben, die Bahn an sich zu ziehen, auf mehr als halbem Wege entgegenzukommen und ihre Actientitel gegen eidgenössische Obligationen, welche einen wirklichen Zins abwerfen, auszutauschen. Sie werden höchst wahrscheinlich am allerwenigsten zugeben, daß diese für sie sehr angenehme Operation bloß deswegen verzögert und hinausgeschoben werde, weil sich einzelne Differenzen über den Umfang des Anlagecapitals herausgestellt haben.

Da nun aber schließlich die Actionäre den Entscheid in ihrer Hand haben, so wird voraussichtlich die Maßregel auch bei dieser Gruppe von Bahnen überflüssig werden.

Es bleibt uns jetzt noch übrig, einen letzten Gesichtspunkt kurz zu besprechen. Wir halten nämlich dafür, daß abgesehen von all dem Gesagten der Rückauf der Bahnen durch den Bund überhaupt gar nicht eintreten wird, weil, wenn er einmal auf diesem Standpunkt angelangt sein wird, da, wo die gütliche Verständigung nicht ausreicht, die Erwerbthung auf dem Expropriationswege weit leichter und praktischer durchgeführt werden kann, und dabei nun werden wir, entgegen der Botschaft des Bundesrathes, welche dem Bunde dieses Recht nicht zugestehet, durch folgende Anschauung geleitet:

1. Die Befugniß zur Expropriation ist ein Hoheitsrecht jedes organisirten Staates und kann an sich der Eidgenossenschaft auch nicht mit einem Schein von Recht bestritten werden.

In Artikel 21 der Bundesverfassung wird dieses Recht zu Gunsten öffentlicher, das Gemeinwohl befördernder Unternehmungen sogar ausdrücklich erwähnt und es ist auch seit dem Bestand des neuen Bundes in einzelnen Fällen thatsächlich (wenn auch nicht gerade bei Eisenbahnen) ausgeübt worden.

Aus dem bloßen Umstand, daß hiebei der Eisenbahnen speziell keiner Erwähnung gethan wurde, folgt nicht von ferne, daß ihnen gegenüber es ausnahmsweise nicht bestehe. Im Jahr 1848 existirte überhaupt nur die unbedeutende Bahn Zürich-Baden.

Es war damals ja noch gar nicht einmal ausgemacht und ist erst viel später entschieden worden, ob Staatsbau oder Privatbau das maßgebende Prinzip bei der Schöpfung unseres Bahnnetzes sein sollte.

Eine Veranlassung zu einer präciseren Fassung dieses Grundsatzes war also im Jahr 1848 gar nicht gegeben.

Ganz das Gleiche ist aber der Fall bei sehr vielen Kantonsverfassungen.

Wenn nun die Botschaft des Bundesrathes ausdrücklich zugestehet, daß dieses Expropriationsrecht zu Gunsten der Kantone den Eisenbahngesellschaften gegenüber, neben dem Rückkaufsrecht, auf dem jeweiligen Gebiet des betreffenden Kantons bestehe, so ist fürwahr nicht einzusehen, warum der Bund dieses gleiche Recht nicht auch haben sollte.

Warum sollte er bloß zum Rückkauf und nicht auch zur Expropriation berechtigt sein?

Welche sachlichen oder welche staatsrechtlichen Gründe stellen ihn — den Bundesstaat — schlechter als die Kantone gestellt sind?

2. Auf dieses Hoheitsrecht hat der Bund weder je verzichtet, noch war er zum Verzicht befugt. Keine Konzession enthält einen solchen Verzicht.

Die Erklärung der Staatsbehörden übrigens, daß sie zu Gunsten irgend eines Individuums oder einer Klasse der Bevölkerung auf ein Hoheitsrecht, das Recht der Gesetzgebung z. B., verzichten wollen, wäre nach den Grundsätzen des Staatsrechts für keine spätere Generation verbindlich. Denn die Staatsbehörden sind nicht befugt, auf die Hoheitsrechte des Staates zu verzichten.

Das ist bei den Eisenbahnen nicht anders. Die Staatsbehörden können daher nicht den Eisenbahngesellschaften ein Privilegium auf Kosten der Staatshoheit ertheilen.

3. Sobald dieser Satz anerkannt ist, so hat der Rückkauf allen und jeden praktischen Werth verloren.

Die Expropriation gestattet dem Bund, in einem und demselben Jahre das gesammte schweizerische Eisenbahnnetz an sich zu ziehen und sofort den Betrieb nach einheitlichen Grundsätzen zu organisiren.

Der Rückkauf vertheilt diesen Akt auf viele Decennien, verpflichtet den Bund, gewisse Termine abzuwarten, und schafft so eine Art Interregnum, währenddem der Bund und die noch nicht zurückgekauften Bahnen unter sich in die verschiedensten Collisionen kommen können.

Die Expropriation zahlt die Bahnen nach ihrem wirklichen reellen Werth im Momente der Aneignung, die guten gut, die schlechten schlecht.

Der Rückkauf verpflichtet den Bund, mindestens das Anlagecapital zu vergüten, selbst wenn es nachweisbar zu  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{3}$ ,  $\frac{1}{2}$  verloren gegangen ist, ja selbst wenn die Betriebskosten nicht einmal von der Bahnstrecke gedeckt werden.

Wozu also sollten wir jetzt Zeit und Geld aufwenden, um dieses Anlagecapital für die Eventualität des Rückkaufes auszumitteln, während klar ist, daß wir des Rückkaufes gar nicht bedürfen?

Während klar ist, daß der andere Weg kürzer, praktischer, besser zum Ziele führt; und daß, wenn wir ihn je einschlagen, dann jede Berechnung dieses Anlagecapitalles überflüssig und die Sache auf ganz andere Grundlagen gestellt wird?

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, beantragt die Mehrheit der Commission die Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrathes.

Bern, den 19. Dezember 1870.

Namens der Mehrheit  
der ständeräthlichen Commission,  
Der Berichterstatter:  
**Magel.**

---

Note. Die eidgenössischen Rätthe haben einstweiliges Aufschubruhenlassen dieser Angelegenheit beschlossen (Nationalrath am 6. Juli, Ständerath am 19. Dezember 1870).

## **Bericht der Mehrheit der ständeräthlichen Kommission, betreffend Feststellung des Anlagekapitals der schweizerischen Eisenbahnen. (Vom 19. Dezember 1870.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1871
Date	
Data	
Seite	448-453
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 831

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.