

Bericht
der
Mehrheit der nationalrätlichen Kommission
zur
Behandlung der Botschaft des Bundesrathes,
betreffend
die Frage des Rückkaufes der schweizerischen Eisenbahnen.
(Vom 17. April 1883.)

Tit.

In der Behandlung der vom Bundesrath unterm 6. März l. J. eingereichten Botschaften über die Frage des Rückkaufes der schweizerischen Eisenbahnen und über die Beaufsichtigung des Rechnungswesens der Eisenbahn-Gesellschaften geht Ihre Kommission mit dem Ständerath, der die Priorität im ersten dieser Verhandlungsgegenstände gehabt hat, insofern einig, als nur die eine der Botschaften, nämlich diejenige über den Rückkauf, in der gegenwärtigen außerordentlichen Session zur Berathung kommen könne und müsse, und zwar einerseits wegen der fatalen Fristen, in welchen allfällige Erklärungen von Seite der Eidgenossenschaft abgegeben werden mußten, anderseits weil, unseres Erachtens, die Frage des Rückkaufes von viel größerer Wichtigkeit ist und auch die Aufmerksamkeit der Bevölkerung in viel größerem Maße auf sich zieht, als das Rechnungswesen der Eisenbahn-Gesellschaften.

Hinwieder weicht Ihre Kommission einstimmig vom Ständerath in der Art der Beschlußfassung über die erwähnte Botschaft ab. Zunächst weil sie es nicht am Orte hält, einen Beschluß da zu fassen, wo keine

Rechtsverhältnisse geändert oder geschaffen werden sollen. Wird eine Mittheilung an die Eisenbahngesellschaften nicht gemacht, so bleibt es in Bezug auf das Eigenthum der Eisenbahnen beim Alten. Was da zu beschließen wäre, wissen wir nicht! Wenn etwas geändert, wenn vom Rechte des Rückkaufes Gebrauch gemacht werden wollte, so müßten ein oder mehrere Beschlüsse gefaßt werden. Nach unserer Auffassung ist, wenn infolge der Botschaft des Bundesrathes Entschlieûungen zu einem Rückkaufe nicht gefaßt werden wollen, es höchstens am Orte, am Protokolle in zustimmendem Sinne zu der Botschaft Vormerkung zu nehmen. Höchst eigenthümlich ist es uns vorgekommen, die gewählte Beschlussesformel mit der Dringlichkeitsklausel zu versehen. Nichts kann doch nicht dringlich sein. Sachlich aber liegt in der Entschlieûung, nicht rückzukaufen, eine so große Wichtigkeit, als in dem Beschluß, den Rückkauf ganz oder theilweise zu bewerkstelligen.

Letzteres, d. i. den theilweisen Rückkauf, schlägt die Kommission in ihrer Mehrheit vor; sie hält es am Orte, das von ihr eingeschlagene und Ihnen zu empfehlende Verfahren kurz zu motiviren; zu weitem sachlichen Erörterungen gebricht es an Zeit.

Allerdings würde in der Schweiz ein gleichmäßiger Eisenbahnbetrieb erstellt werden können, und es würden auch alle Rechts- und thatsächlichen Verhältnisse für alle Bürger und Gesellschaften in der Schweiz die gleichen sein, wenn der Rückkauf aller in der Schweiz bestehenden Eisenbahnen beschlossen werden könnte oder wollte. Allein dieses zu beschließen, halten wir mit dem Bundesrath und dem Ständerath für unthunlich; wir können aber den Schluß nicht ziehen, daß deßhalb auch ein theilweiser Rückkauf nicht möglich sein sollte. Der Wortlaut der Konzessionen, welche zusammenfassen, was sie zusammenfassen wollen, und welche ja selber verschiedene Rückkaufsfristen kennen, läßt eine solche Auffassung nicht zu. Die bekannte Rechtsformel: „qui jure suo utitur neminem lædit“ mag hierorts in Erinnerung gebracht werden. Dagegen halten wir es am Orte, in einem besondern Beschlusse, der über das ganze Verfahren, so weit es jetzt übersehen werden kann, Bestimmungen aufstellt, Garantien dafür niederzulegen, daß aus dem Rückkaufe der einen Linie eine Schädigung der andern, nicht zurückgekauften, nicht erfolgen solle. Die Eidgenossenschaft selber soll die in der Verfassung ausgesprochene Gleichheit vor dem Gesetz nicht stören wollen. Deßhalb schlägt die Kommission Ihnen das doppelte Verfahren vor, in einem Bundesbeschluß, der dringlich erklärt würde, zu Händen der betreffenden Gesellschaften die vorgeschriebenen Mittheilungen anordnen zu wollen, und sodann in einem zweiten Bundesbeschlusse, der den Rückkauf ausspricht und welcher dem

Referendum nicht entzogen wird, einige allgemeine Verwaltungsgrundsätze und Garantien niederzulegen. Abgesehen von diesen Garantien erscheint uns dieser weitere Bundesbeschluß auch deßhalb angezeigt, um auseinanderzusetzen, in welcher Weise die Kommission den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen in Zukunft für möglich hält, ohne den schweizerischen Staatshaushalt im Allgemeinen zu belästigen und ohne berechnigte Interessen zu verletzen. Ueberdies halten wir dafür, daß für die Bevölkerung, welche die Eisenbahnen benützt, mehr Garantien geboten seien, wenn die Verwaltung in anderer Weise, als es bei einer Aktiengesellschaft der Fall ist, zusammengesetzt sein wird.

A. Die Aufkündigung der Konzessionen als dringlicher Bundesbeschluß.

Durch denselben soll gemäß Konzession den betreffenden Gesellschaften angezeigt werden, daß der Bund ihnen die ertheilte Konzession auf dem Wege des Rückkaufes entziehen wolle; dieser dringliche Beschluß, der auf eine bestimmte Zeit zum Voraus mitgetheilt werden muß, hat mit andern Worten die Bedeutung einer Notifikation oder Aufkündigung.

Wichtiger als diese formelle Bedeutung des Beschlusses wird für Sie die Frage sein, ob er gefaßt werden solle, d. i. ob der Rückkauf beschlossen werden solle.

Wir müssen es uns, wie schon gesagt, vorbehalten, die einzelnen Gründe in der mündlichen Diskussion vorzutragen; hier mag am Orte sein, auseinanderzusetzen, warum wir uns nicht rein auf der Negative, wie es der Ständerath that, verhalten wollen. Die s. Z. bei der Erlassung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1851 in langen mündlichen Diskussionen und in vielen schriftlichen Auseinandersetzungen vorgetragenen Gründe über die Vor- und Nachtheile des Privat- oder des Staatsbaues wollen wir jetzt nicht wiederholen. Wir ziehen aus der geschichtlichen Erfahrung seit jener Zeit bloß das Resumé, daß die Wichtigkeit, es solle der Staat — die Allgemeinheit — Eigenthümer der auf seinem Gebiete betriebenen Eisenbahnen sein, weit mehr anerkannt wird als früher und daß die Verstaatlichung der Eisenbahnen fast in allen Ländern, wo sie noch nicht besteht, immer mehr zur Ausführung kommt. Die Eisenbahnen kann man nicht mehr von dem Standpunkt aus betrachten, daß sie das Eigenthum und das Mittel einer Gesellschaft sein sollen, um daraus einen Erwerb zu ziehen. Die Eisenbahnen sollen dem Lande dienen und dem, wo sie sich befinden, gehören.

Was die Schweiz betrifft, so kann dieselbe, wenn man nicht außerordentliche Maßregeln wie Sequester oder Expropriation u. s. w., am Platze hält, nur durch den konzessionsgemäßen Rückkauf oder durch Vertragsunterhandlungen in denjenigen Zustand gelangen, den wir als den richtigen ansehen. Der Rückkauf kann aber, wie es der Bundesrath richtig entwickelt hat, sehr lästig sein; es kann erwartet werden, daß mit einiger Geduld die Schweiz mit viel weniger Lasten die erhofften Vortheile doch wird erreichen können. Bei dem Netze der Centralbahn ist dieses jedoch nicht der Fall. Weder ist der aufzubringende Kaufpreis in einem Mißverhältnisse zum Ertragswerth der Linien, noch ist ein geringerer Preis in der Zukunft zu erwarten. Indem wir gerade mit Bezug auf diese Berechnung uns auf die mündliche Auseinandersetzung beziehen müssen*), haben wir den zweiten Grund, der uns bestimmt hat, beizufügen, der darin besteht, daß mit der Erwerbung auch nur einer und zwar dieser Bahn (resp. Bahnnetz) ein anderer und besserer Betrieb wird eingeführt und mit den andern schweizerischen Eisenbahngesellschaften wird vereinbart werden können. Als Eigenthümer der Centralbahnlinien wird der Bund ein viel-maßgebenderes Wort, als ohne diesen Besitz, sprechen können.

Ein eigenthümliches Verhältniß entsteht allerdings dadurch, daß nicht alle der Centralbahngesellschaft gehörenden Eisenbahnlinien nach den Konzessionsbestimmungen zurückgekauft werden können. Wir finden darin jedoch kein Hinderniß; vielmehr halten wir es als ein Gebot der Schicklichkeit und der Loyalität, der Centralbahngesellschaft zu erklären, daß der Bund sie ganz von dem Betriebe aller ihrer Linien entlasten wolle, wobei der Bund hinwieder sowohl für die Betriebsanschlüsse als für die Rechnungsverhältnisse seinen Vortheil finden kann. Auch erblicken die Landesregenden, durch welche die betreffenden Eisenbahnlinien führen, in der Uebernahme auch dieses Theiles des Netzes eine Garantie für einen ununterbrochenen richtigen Betrieb. Diese Garantie soll gewährt werden, jedoch, wie gesagt, nicht in dem Beschlusse über die Aufkündigung der Konzessionen, welch' letzterer ein dringlicher ist.

Auf diese Weise glauben wir die Frage wegen des Referendums richtig gelöst zu haben. Es ist die Centralbahn als civilrechtlicher Theil und das Volk als der andere Theil, zugleich aber auch als staatsrechtliches Ganzes, zu unterscheiden. Gegenüber der Centralbahn als Notifikat muß bei den vielen bestehenden juristischen Zweifeln

*) Hierorts müssen wir jedoch jetzt schon berichtigen, daß bei der Berechnung des Bundesrathes in der nachträglichen Mittheilung vom 12. April eine Art double emploi durch die Beiziehung der Gäubahn nach Ertrag und Erstellung besteht.

eine Mittheilung in ganz rechtsgültiger Weise gemacht werden, was dadurch geschieht, daß der Beschluß dringlich erklärt wird. So sehr es uns widerstrebt, dem Volke auch nur einen Schatten seiner Rechte entziehen zu wollen, müssen wir darauf aufmerksam machen, daß der Centralbahn eine erste Erklärung vor dem 1. Mai abgegeben werden muß. Es können die Referendumsfristen nicht mehr innegehalten werden. Dagegen soll das Volk wieder zu seinem Rechte kommen, in einer Abstimmung seinen Willen aussprechen zu können, indem für die grundsätzliche Frage des Rückkaufes, des Betriebes und der Verwaltung u. s. w. sofort (nicht erst in 5 Jahren) ein zweiter Bundesbeschluß aufgestellt wird, von dessen Annahme nicht die Rechtsgültigkeit, sondern die fernere Wirksamkeit des ersten dringlichen Beschlusses abhängig sein wird.

Diese Lösung kann nicht als ein Novum angesehen werden. Das Bundesgesetz vom 20. Juni 1879, betreffend Erhöhung des Eingangszolles auf einzelne Waarengattungen (Tabak u. s. w.), das dem Referendum unterstellt war, ist durch besondern Bundesbeschluß vom gleichen Tage, der als dringlich erklärt worden ist, eingeführt worden. Es ist dadurch dem Bundesrath die Ermächtigung ertheilt worden, die Zollerhöhung sofort einzuführen, was seinerseits bekanntermaßen sogar durch Departementalverfügung angeordnet worden ist, um die auf der Reise befindlichen, aber noch nicht eingeführten Waarenquanta noch treffen zu können. Auch der Bundesbeschluß vom 30. Juni 1882, betreffend Abänderungen des Zolltarifes infolge Abschlusses des Handelsvertrages mit Frankreich, ist in gleicher Weise abgefaßt worden (s. Art. 4), d. i. der Beschluß wird hinfällig, wenn der erst noch zu erlassende Zolltarif die Zustimmung des Volkes nicht erhalten sollte. Und doch sind diejenigen, welche in der Zwischenzeit höher verzollt haben, so gut civilrechtliche Theile, wie es durch den vorgeschlagenen Beschluß betreffend den Rückkauf die Centralbahn wird.

Diese kann zu einer Schadensersatzklage berechtigt werden, vorausgesetzt, daß sie einen Schaden nachweisen könne. Es wird dieses aber schwerlich der Fall sein, da eine rückgekaufte Bahn in gutem Zustand übergeben, somit von der Aufkündigung an doch verwaltet werden muß. Im Weiteren darf behauptet werden, daß sehr wahrscheinlich die Centralbahn die Verwaltung in gleicher Weise fortführen und selbst begehren wird, wie wenn eine Aufkündigung nicht stattgefunden hätte.

Dabei verhehlen wir es nicht, daß der von uns in Anbetracht der Zeit gewählte Vorgang nicht vervielfältigt werden sollte, indem wir der Ansicht sind, daß die einzelnen Rückkaufsbeschlüsse dem Referendum nicht entzogen werden sollen. Wir würden auch

jetzt nicht ganz ohne Bedenken gewesen sein, wenn sich ein Mißverhältniß in der Werthung des Netzes zwischen Anlagekapital und Ertrag herausgestellt haben würde.

B. Der Rückkauf und einige Verwaltungsgrundsätze.

(Bundesbeschluß nach Art. 89 der Bundesverfassung.)

Der erste Artikel gibt eine grundsätzliche Antwort auf die Frage des Rückkaufes im Allgemeinen, sowie über den Rückkauf in einem gegebenen Falle zu einer bestimmten Zeit. D. i. für jetzt wird gesagt, was rückgekauft werden sollte und zwar zunächst gemäß Konzession, sodann aber auch infolge gütlicher Vereinbarung.

Daran anschließend ist in Art. 2 ausgesprochen, daß der Bundesrath die besonders in den letzten Zeiten vielfach besprochene Vereinheitlichung des Betriebes der auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft betriebenen Eisenbahnen im Auge behalten solle. Auch die Erwerbung von weitem Linien soll nicht ausgeschlossen sein. Dagegen ist gerade vom konstitutionellen Standpunkte aus wohl zu bemerken, daß alle derartigen Beschlüsse vom Bundesrath nicht definitiv gefaßt werden können, sondern daß die Bundesversammlung mittelst Bundesbeschluß oder Bundesgesetz, welche der Volksabstimmung unterliegen, entscheiden müsse. Es ist demnach für die weitere Erwerbung von Eisenbahnen die konstitutionelle Garantie gegeben.

Auch Art. 3 halten wir für deutlich. Durch die Vorschrift, daß eine besondere Eisenbahnverwaltung aufgestellt werden und daß nicht die politische Gewalt verwalten soll, wird unseres Erachtens den föderalistischen Ansichten, welche eine Ausdehnung der Gewalten der Bundesbehörden und die Entwicklung und Vermehrung der eidgenössischen Bürokratie befürchten, Rechnung getragen. Durch die Redaktion ist selbst die Uebertragung des Betriebes an eine Betriebsgesellschaft (*Société fermière*) nicht ausgeschlossen, wenn eine solche zweckmäßiger gefunden werden sollte. Dagegen konnten wir uns nicht entschließen, eine solche Gesellschaft als das einzige Heilmittel zu betrachten. — Hinwieder ist dem föderalistischen wie dem allgemein politischen Gedanken Rechnung getragen, daß auch die Kantone bei der Verwaltung in irgend welcher Weise betheiligt sein sollen. Ueber das Wie sich jetzt schon auszusprechen, halten wir verfrüht; vielmehr werden Sie es am Orte finden, daß alle diese Verhältnisse in einem besondern Bundesgesetz nach vom Bundesrath zu erwartenden Vorlagen geordnet werden sollen.

Dagegen ist nicht in ein späteres Gesetz zu verschieben, sondern jetzt schon die Frage zu lösen, wie sich die Verwaltung der Eisenbahnen des Bundes den andern im Lande betriebenen Eisenbahnlinsen und den daherigen Eigenthümern gegenüber verhalten solle. Diese Lösung ist der Zweck des Art. 4. Wir halten dafür, daß eine Schädigung um so mehr ausgeschlossen sein sollte, als ja bei allen jetzt nicht rückgekauften Linien die Kantone in irgend welcher Weise theilhaftig sind. Deshalb sind wir auch der Ansicht, daß die von andern Gesellschaften mit den ausgekauften Gesellschaften abgeschlossenen Verträge nicht durch die Thatsache des Rückkaufes an und für sich hinfällig werden. Auch soll nach unserer Ansicht diese Verwaltung Betriebs- und Konkurrenzverträge, wie sie eben unter Gesellschaften üblich sind, eingehen können. Wir haben in dieser Beziehung einen Grundsatz aufgestellt: die Beachtung des Systems der kürzesten Linien für die Beförderung von Personen und Gütern; immerhin geben wir zu, daß dieser Satz nicht ein unfehlbarer Glaubensartikel ist, und wir halten es auch für möglich, daß unter besonders lästigen Verumständen von demselben abgegangen werden könne und müsse.

In gleichem Sinne wie Art. 4 ist auch die Redaktion des Art. 5 zu verstehen. Es sollen eingegangene Verpflichtungen des Bundes, wie sie in Art. 3 des Gesetzes vom 23. Dezember 1872 und insbesondere später durch das Gesetz vom 22. August 1878 über die Gewährung von Subsidien des Bundes an die Konstruktion von Alpenbahnen im Osten und Westen der Schweiz ausgesprochen sind, nicht umgangen, sondern loyal erfüllt werden. — Was im Weiteren bei eingegangenen Verpflichtungen der Gesellschaften Rechtens sein soll, kann zum Voraus schwer entschieden werden; es wird u. A. in Frage kommen, ob infolge des Rückkaufes von Linien eine Eisenbahngesellschaft als solche nichtsdestoweniger doch bestehen bleibt und in welchen finanziellen Verhältnissen dieselbe sich befinden wird. Dieses sind jedoch nur Andeutungen und Meinungen. Die Hauptsache ist, die Ansicht der Kommission auszusprechen, daß durch die Thatsache des Rückkaufes allein eine eingegangene Bauverpflichtung einer Gesellschaft als solcher nicht an und für sich als beseitigt angesehen werden könne.

Ob nun die in diesen beiden Artikeln 4 und 5 niedergelegten Garantien als genügend betrachtet werden können, wollen wir nicht zum Voraus entscheiden, sondern wir behalten uns vor, die in Ihrer Mitte gestellten Anträge zu prüfen; das Entscheidende scheint uns, daß der Bund die Eidgenossen nicht schädigen und nicht unberechtigte Vortheile wie ein minderer Krämer sich aneignen soll.

Eine weitere Garantie, nicht für andere Gesellschaften und Verwaltungen, sondern für das Schweizervolk selber, dürfen wir jedoch nicht vergessen. Es ist dieses die Beantwortung der Frage, wie die zurückgekauften Linien bezahlt werden sollen. Wir halten es für durchaus möglich, daß der durch den heutigen Beschluß nothwendig werdende Kaufpreis ohne Belästigung des Schweizervolkes aufgebracht werden könne. Es sind in dieser Beziehung mehrere Modalitäten möglich; wir halten es aber am Orte, eine bezügliche bestimmte Vorlage vom Bundesrathe zu erwarten. Unter Anderm wird jedoch bereits jetzt das System der Annuitäten in Ihrer Mitte von uns ausführlich beleuchtet werden. Dabei darf nie vergessen werden, daß die Eidgenossenschaft ein dem Kaufpreis adäquates Objekt erwirbt, von dem das Schweizervolk durch die Anbahnung der Vereinheitlichung des Betriebes noch weitere Vortheile zu erwarten haben wird.

Daß die Referendums Klausel bei diesem Beschluß angebracht werde, halten wir für selbstverständlich; welchen erweiterten Sinn sie haben soll, haben wir bereits wiederholt bemerkt; es wird mit derselben sachlich gesagt, daß ohne die Einwilligung des Schweizervolkes keine Eisenbahnen gekauft werden sollen.

Schließlich sprechen wir die Versicherung aus, daß wir glauben, unsere Anträge im wohlverstandenen Interesse des Vaterlandes und seiner Bevölkerung gestellt zu haben: sine ira et studio.

Mit vollkommener Hochachtung!

Bern, den 17. April 1883.

Die Mitglieder der Kommission:*)

Dr. S. Kaiser, Berichterstatter.

Chenevière.

Curti.

Häberlin.

Holdener.

Künzli.

Leuba.

Meister.

Ruffy.

Stockmar.

Wüest.

*) Von den hier genannten Mitgliedern haben sich die Herren Holdener, Leuba, Ruffy gegen den Rückkauf ausgesprochen; sie haben nur mit diesem Vorbehalt an den Berathungen über die vorgeschlagenen Bundesbeschlüsse Theil genommen.

A n h a n g.

Richtigstellung der Berechnung (von Hrn. Curti, Mitglied der Kommission).

(Vom 18. April 1883.)

Nach der Botschaft vom 6. März und dem ergänzenden Bericht des Bundesrathes vom 12. April scheinen mir für die finanzielle Seite der Frage folgende Ziffern maßgebend zu sein.

Die 25fachen Reinerträgnisse der fünf Bahnen des Centralbahnnetzes sind zu beziffern:

1. Stammnetz	Fr. 112,532,525
2. Gäubahn	„ 14,045,600
3. Verbindungsbahn . . .	„ 1,465,325
4. Bötzbeargbahn	„ 17,362,325
5. Südbahn	„ 5,635,500

Fr. 151,041,275

Hiebei ist zu bemerken, daß bei der Gäubahn von den zwei Angaben, die wir besitzen, der Reinertrag des Jahres 1878 zu Grunde gelegt wurde, welcher geringer war, als derjenige des Jahres 1877. Später ist eine getrennte Rechnung nicht mehr geführt worden.

Die Kaufsumme (beim Stammnetz der Nettoertrag, bei den übrigen Bahnen das Anlagekapital) würde betragen für:

1. das Stammnetz	Fr. 112,532,525
2. die Gäubahn	„ 14,825,541
3. die Verbindungsbahn . .	„ 1,986,415
4. die Bötzbeargbahn . . .	„ 24,400,632
5. die Südbahn	„ 10,627,219

Fr. 164,372,332

Die Differenz zwischen Reinertrag und Kaufsumme beträgt also **Fr. 13,331,057**. Diese Differenz würde ausgeglichen:

1. Durch die unter den Aktiven der Centralbahn aufgeführten Kursverluste im Betrage von Fr. 9,368,958, soweit dieselben in Betracht fallen können.

2. Durch die voraussichtlich am Anlagekapital zu erwirkenden erheblichen Reduktionen bei den Gründungs- und Organisationskosten, Kosten für Umbauten u. s. w. Der Bundesrath erklärt, er glaube zu der Annahme berechtigt zu sein, „daß sich der Rückkaufspreis, wenn er durch den Richter festgestellt werden müßte, für den Bund günstiger als nach den Rechnungen der Centralbahn gestalten würde“.

3. Durch die voraussichtliche Steigerung der Betriebseinnahmen nach Maßgabe der bisherigen Ziffern. In den letzten zehn Jahren waren die Betriebseinnahmen der Centralbahn ziemlich gleichmäßige, die Betriebsausgaben hingegen verminderten sich. Bei der Bötzbeargbahn ergibt die Berechnung des Nettoertrages deßhalb nur etwa 17 Millionen, weil von den sieben Jahren, aus welchen der Durchschnitt berechnet werden muß, die Einnahmen der ersten zwei Jahre weit geringer waren, als diejenigen der spätern Jahre. Bei Zugrundelegung der Ergebnisse von 1879—1881 betrug der 25fache Nettoertrag bereits

$$\frac{809,543 + 899,906 + 766,434 \times 25}{3} = \text{Fr. } 20,632,350.$$

Da ferner die Südbahn, seit der Eröffnung der Gotthardbahn, jährlich über Fr. 800,000 Betriebseinnahmen zu liefern verspricht, so kann ihr Werth, gegenüber dem Anlagekapital von rund 10 Millionen, auf 20 Millionen Franken angeschlagen werden.

4. Es ist ferner eine Steigerung der Betriebseinnahmen von der Benutzung der Bötzbearg- und Centralbahnlinien durch die Aarlbeargbahn zu erwarten.

5. Es lassen sich Ersparnisse erzielen, indem, bei gleicher Verwaltung für die verschiedenen Linien, Güter, welche jetzt den Umweg durch den Hauensteintunnel nach Basel nehmen, künftig über die Bötzbeargbahn dahin geführt werden.

6. Lassen sich auch durch den einheitlichen Betrieb Ersparnisse erzielen, falls, wie es wahrscheinlich, eine Betriebsfusion mit den Jurabahnen und andern Eisenbahnen zu Stande kommt.



Bundesbeschluß

betreffend

ausnahmsweise Verlegung des Beginns der ordentlichen Sommersession der Bundesversammlung.

(Vom 24. April 1883.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
um die Erledigung des Zolltarifs in nächster Session
zu ermöglichen,

beschließt:

Es wird, in Abweichung vom Bundesbeschlusse vom
17. Dezember 1873, der Beginn der Sommersession 1883
auf den 18. Juni angesetzt.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 23. April 1883.

Der Präsident: **A. Deucher.**

Der Protokollführer: **Ringier.**

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 24. April 1883.

Der Präsident: **Wilh. Vigier.**

Der Protokollführer: **Schatzmann.**

**Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission zur Behandlung der Botschaft
des Bundesrathes, betreffend die Frage des Rückkaufes der schweizerischen Eisenbahnen.
(Vom 17. April 1883.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1883
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.05.1883
Date	
Data	
Seite	921-931
Page	
Pagina	
Ref. No	10 011 891

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.