

Aus der Zeit des Eisenbahnrückkaufes

Vortrag von Professor *Paul Speiser*, alt Nationalrat, in der Statistisch-Volkswirtschaftlichen Gesellschaft von Basel, 6. Juni 1929

Von jeher war ich Freund der Verstaatlichung der Eisenbahnen und hatte für diesen Gedanken schon im Jahr 1877 anlässlich des 25jährigen Bestandes des ersten Bundeseisenbahngesetzes in der Allgemeinen Schweizer-Zeitung, nicht zur Freude meiner politischen Freunde, einlässliche Aufsätze erscheinen lassen.

Damals war die Zentral-Bahn in schwierigen Finanzverhältnissen, die Nordost-Bahn dem Bankerotte nahe, die Bern-Luzern-Bahn im Falliment und die National-Bahn in den letzten Zügen, die Gotthard-Bahn von den Missrechnungen ihrer Techniker noch nicht erholt. Es waren also die Befürchtungen, die mein Vater, bekanntlich neben Peyer im Hof von Schaffhausen der bedeutendste Verfechter des Staatsbaues der Eisenbahnen, bei der Beratung des ersten Eisenbahngesetzes ausgesprochen, reichlich in Erfüllung gegangen ¹⁾.

Die Eisenbahnverwaltungen hatten im ganzen Lande die Popularität eingebüsst, namentlich darum, weil sie sich gegenüber den Begehren um die Erstellung neuer Linien allzulange ablehnend und der Initiative von dritter Seite gegenüber feindselig verhalten hatten. Die Nordost-Bahn aber, die nach langem Widerstreben eine Reihe neuer Linien zu erstellen sich verpflichtet, unterlag fast der Schwere dieser Last und musste Moratorienverträge eingehen, in denen der Bundesrat den Entscheid erhielt, wann die Nordost-Bahn wieder baukräftig geworden sei, was ihr natürlich die Popularität nicht wieder gab. Die Zentral-Bahn trat infolge Geldmangels von der bereits begonnenen Herstellung der Bahnlinien Langenthal-Wauwyl und der Wasserfallen-Bahn, deren Tunnel sogar schon in Arbeit war, zurück und zog vor, vergleichsweise gewisse Entschädigungen an die betroffenen Landesgegenden zu zahlen.

Indessen genügte die Unpopularität der Privatbahnen nicht, um dem Bunde die Kraft zu einer aktiven und offensiven Eisenbahnpolitik zu verschaffen. In weiten Kreisen wirkte noch die föderalistische Abneigung gegen die Erweiterung der Bundeskompetenzen und insbesondere im Welschland gegen den Etatisme und gegen Bern. Auch fehlte zunächst im Bundesrat ein Mann, um die Verstaatlichungsidee energisch zu vertreten.

Erst im Jahre 1883 legte der Bundesrat dem Parlament den Entwurf eines Eisenbahnrechnungsgesetzes vor, das den Zweck hatte, die Rechnungsfaktoren, die nach den Konzessionen für die Ermittlung des Rückkaufspreises massgebend

¹⁾ Vgl. W. Speiser, Mitteilungen über die Anfänge des Schweiz. Eisenbahnwesens, Seite 24 f., Basel 1887.

waren und die aus der bisherigen Rechnungsführung der Bahnen nicht ohne weiteres ersichtlich waren, genau festzustellen und auch für die Zukunft in Evidenz zu halten.

Bei der Behandlung dieses Gesetzesentwurfs stellte der Genfer Nationalrat Chenevière den Antrag, den Hauptbahnen den Rückkauf auf den nächsten zulässigen Termin (1. Mai 1888) anzusagen. Bundesrat Welti bekannte sich als entschiedenen Freund des Rückkaufs, suchte aber nachzuweisen, dass vor Bereinigung der Baukonti der Bahnen und vor genauerer Kontrollierung ihres Rechnungswesens der konzessionsmässige Rückkaufspreis viel zu hoch ausfallen würde. Die Bundesversammlung schloss sich dieser Auffassung an, und so wurde das Rechnungsgesetz erlassen und mit ziemlichen Nörgeleien gegenüber den Bahnen durchgeführt. Es kam auch schon damals in die Erörterung der Rückkaufsfrage der demagogische Ton von der wucherischen Ausbeutung des Schweizervolkes durch die ausländischen Finanzbarone.

Bald ging nun aber das Eisenbahndepartement auf dem Weg des Rückkaufs aktiv vor in der Form des Ankaufs von Aktien der grossen Bahnen, also mittels der «Penetration». Das Rechnungsgesetz hatte den Kurs der Eisenbahnaktien etwas herabgedrückt, und das Eisenbahndepartement liess sich, mehr als würdig und wohl auch mehr als klug war, mit geriebenen ausländischen und einheimischen Finanzmännern ein, denen es geschäftlich nicht gewachsen war.

Zwar ein erster Versuch zum Ankauf der Nordost-Bahn mittels des Erwerbs der Aktien misslang, weil die Frage der Moratoriumsverträge in jenem Zeitpunkt noch nicht abgeklärt war und das Eisenbahndepartement in gleichem Masse sich scheute, die Nordost-Bahn vor dem Entscheid über die Moratorien zu erwerben, wie auch durch bundesrätlichen Entscheid die Nordost-Bahn von ihren gestundeten Bauverpflichtungen ganz oder teilweise zu entlasten oder damit zu belasten. Der Bundesrat war ja, seit er sich mit Rückkaufsgedanken trug, überhaupt nicht mehr die geeignete Instanz zum unparteiischen Richterspruch in Sachen der Moratoriumsverträge.

Nun kam aber im Jahr 1889 vor die Bundesversammlung zur Beschlussfassung die Erteilung einer Konzession an die neu gegründete Jura-Simplon-Bahn. In seiner Botschaft machte der Bundesrat eindringlich aufmerksam auf die grosse Tragweite der Fusion der westschweizerischen Bahnen für die schweizerische Eisenbahnpolitik und deutete an, dass unerwünschte Folgen nur durch die Verstaatlichung der grossen Bahnen könnten verhindert werden.

Die Jura-Simplon-Bahn war zustande gekommen durch die Vereinigung der Suisse Occidentale-Bahn (einschliesslich der Ligne d'Italie- oder Simplon-Bahn) mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn. Die letztgenannte Bahn war entstanden durch die Fusion der (Berner) Jura-Bahn mit der im Jahr 1878 vom Kanton Bern an gerichtlicher Gant erworbenen Bern-Luzern-Bahn. Die Jura-Bern-Luzern-Bahn wurde geleitet von dem gescheiten und tatkräftigen, aber sehr leidenschaftlichen Direktor Eduard Marti; er war einer der Gründer der Jura-Bahn gewesen und war überhaupt der Vorkämpfer der Berner Staatseisenbahnpolitik. (Es war auch Herr Marti, der nach dem Übergang des Elsass an Deutschland anno 1872 den Versuch gemacht hatte, die Eisenbahnstrecke Elsässergrenze bis Zentralbahnhof Basel,

die der Zentral-Bahn gehörte und von ihr an die Französische Ost-Bahn verpachtet war, im Einverständnis mit letzterer Bahn für die Jura-Bahn in Besitz zu nehmen, ein Versuch, der am Widerstand der Zentral-Bahn und der Basler Regierung scheiterte.)

Es war nun Herrn Marti gelungen, mit deutschen und französischen Bankiers, die grosse Posten von Aktien der Suisse Occidentale in Händen hatten, sich über die Fusion dieser Bahn und der Jura-Bern-Luzern-Bahn zu verständigen, die im wesentlichen dem Kanton Bern gehörte. Schon im Jahre 1875 war durch französische Finanzmänner, die an der Jura-Bahn und der Suisse Occidentale interessiert waren, ein Fusionsprojekt betrieben worden; dieses stiess aber auf starken Widerstand bei den Waadtländern und wurde von der Generalversammlung verworfen.

Nun aber waren die Regierungen der welschen Kantone von Marti für die Fusion gewonnen worden. Die neue Bahn erhielt den bedeutungsvollen Namen Jura-Simplon-Bahn, der die endliche Verwirklichung der Simplon-Bahn-Projekte verhies. Die Konzession für die neue Jura-Simplon-Bahn wurde von der Bundesversammlung ohne lange Erörterungen erteilt.

Diese Fusion war der Ausgangspunkt für die von Welti angestrebte Erwerbung der grossen Eisenbahnen durch den Bund. Das eidgenössische Eisenbahndepartement sicherte sich eine beträchtliche Menge der Aktien der neuen Jura-Simplon-Bahn für den Bund, und zwar bei den Kantonen Wallis, Freiburg, Bern einerseits und bei deutschen Banken andererseits. Den Kantonen hatte man offenbar schon vor dem Abschluss der Fusion die Übernahme ihrer Aktien seitens des Bundes in Aussicht gestellt, und die Transaktion war für sie sehr vorteilhaft.

Herr Welti erreichte durch dieses Vorgehen, dass er Bern und die welschen Kantone am weitem Gang des Rückkaufsgeschäftes finanziell desinteressierte, und da mit der Verstaatlichung auch die Vollendung der Simplon-Bahn sichergestellt wurde, schwächte er zugleich die politische Opposition des Welschlandes gegen die Verstaatlichung.

Herr Welti dachte freilich nicht daran, dass der Kanton Bern sehr bald dazu übergehen werde, das durch diese Operation flüssig gewordene Berner Geld in die Berner Dekretsbahnen (Nebenbahnen) und in die Lötschberg-Bahn zu stecken, und damit neben der künftigen einheitlichen Bundeseisenbahnpolitik, die Herr Welti als wichtigstes Ziel des Eisenbahnrückkaufs proklamierte, eine Berner Eisenbahnpolitik weiter dauern zu lassen.

Gegen den Ankauf von Jura-Simplon-Aktien erhob sich nun im Nationalrat, als die Sache im Sommer 1890 zur Beratung kam, eine Opposition von seiten der Ostschweiz und von seiten der Katholiken; sie drückte sich aber weniger in Anträgen auf Ablehnung des Ankaufs aus, als in dem Verlangen, dass sich der Bundesrat vor weiterem Vorgehen über die Frage des Rückkaufs und über die Gestaltung der künftigen Bundesbahnen bestimmter aussprechen solle; in diesem Sinne stellten Cramer-Frey und Mitunterzeichner ein Postulat und verlangten Bericht über die Art der Erwerbung der Bahnen, über die Beschaffung der Mittel, über die Organisation der künftigen Verwaltung, über die Wahrung der lokalen und kantonalen Interessen und noch anderes. Theodor Curti andererseits, dem die

Sache nicht schnell genug ging, formulierte ein Gegenpostulat, das einen beförderlichen Bericht über den Gesamtrückkauf verlangte.

Herr Welti nahm beide Postulate ungnädig entgegen; er sagte, sie kommen ihm wie Ferienaufgaben vor, die man dem Bundesrat wie einem Schüler gebe (es war gerade vor den Sommerferien); der eine Antragsteller, Curti, gebe das Thema, der andere, Cramer-Frey, gleich auch das Schema; schliesslich wurden beide Postulate zurückgezogen, nachdem Herr Welti selber eines formuliert hatte, das in ganz allgemeinen Ausdrücken den Bundesrat einlud, über die für einen Rückkauf erforderlichen Massnahmen später zu berichten.

Der Aktienankauf wurde dann in beiden Räten akzeptiert. Herr Marti war bei der Diskussion im Nationalrate, besonders bei der Beratung des Postulates Cramer, von grosser Heftigkeit gegen alle Redner, die sich für das Vorgehen des Bundesrates nicht besonders begeistert zeigten, und bezeichnete sie als Freunde der internationalen Hochfinanz.

Nachdem sich dieser Aktienankauf ohne grosse Bewegung in weitem Kreisen und ohne Referendum vollzogen hatte, schritt Welti nun auf dem Wege der Penetration schon im folgenden Jahr, 1891, weiter, indem er einem internationalen Konsortium 50.000 Aktien der Schweizerischen Zentral-Bahn, die Hälfte des ganzen Aktienbestandes zuhanden des Bundes abkaufte zum Preis von Fr. 1000 3 % Eidgenössische Rente.

Mit Botschaft vom 21. März 1891 brachte der Bundesrat diese Sache vor die eidgenössischen Räte und beantragte Genehmigung dieser Transaktion, die er mit der Deutschen Bank in Berlin, mit dem Bankverein in Zürich, der Eidgenössischen Bank in Bern abgeschlossen hatte.

In der Botschaft wurde offen erklärt, dass es sich bei diesem Vorgehen um die Anbahnung des Erwerbs der ganzen Zentral-Bahn handle und nicht nur der Hälfte des Aktienkapitals, und es wurde als Ziel die Vereinigung der Zentral-Bahn mit der Jura-Simplon-Bahn in der Hand des Bundes, wenn auch vielleicht zunächst nur in der Form einer Betriebsfusion, aufgestellt, wobei namentlich auch die Bedeutung einer Vereinigung aller westschweizerischen Bahnen für die Förderung der Erstellung des Simplontunnels hervorgehoben wurde. Demgemäss wurde denn auch in der Botschaft mitgeteilt, dass das Eisenbahndepartement, nachdem die 50.000 Aktien in seine Hand gekommen, mit der Direktion der Zentral-Bahn in Verhandlungen eingetreten sei, um die Gesamtheit der Aktien, also die Bahn selbst, zu den gleichen Bedingungen zu erwerben, und dass diese Verhandlungen voraussichtlich zum gewünschten Ziel führen werden.

Die Botschaft verlangte denn auch ausser der Ratifikation des partiellen Aktienankaufs die Ermächtigung zum Ankauf aller Aktien, und in der Tat kam mit dem Direktorium der Zentral-Bahn schon am 3. April 1891 ein Vertrag über den Bahnverkauf zustande; er wurde von der Generalversammlung am 4. Juni genehmigt. Die schnelle Verständigung der Zentralbahn mit dem Eisenbahndepartement erklärt sich sowohl aus dem günstigen Kaufpreis als aus der Erwägung, dass die Erwerbung der Hälfte der Aktien seitens des Bundes den Bahnbehörden und den Aktionären eine ganz unhaltbare Situation gebracht hätte.

Es hatte nämlich der Bundesrat in seiner Botschaft gleichzeitig einen Bundesbeschluss betreffend Abänderung des Gesetzes für die Eisenbahngesellschaften eingebracht, durch welchen für die Eisenbahnaktien, die im Besitz von Bund oder Kantonen sind, jede Beschränkung des Stimmrechtes der Aktionäre aufgehoben sein sollte, wodurch natürlich die Zentral-Bahn in die Hand des Bundes ausgeliefert worden wäre und als Gesellschaft des Privatrechtes tatsächlich zu existieren aufgehört hätte. Es ist begreiflich, dass Direktion und Aktionäre den sofortigen Tod des Unternehmens einem künftigen Scheinleben vorziehen mussten, wenn dieser Bundesbeschluss Rechtskraft erlangte.

Die Kommission des Nationalrates hatte unter dem Vorsitz des Oberst Künzli sich für die Erwerbung der 50.000 Aktien und für den Bundesbeschluss betreffend das unbeschränkte Stimmrecht der vom Bund zu erwerbenden Aktien ausgesprochen, nachdem der Bundesrat auf Wunsch der Kommission in nachträglicher Erinnerung an die «Ferienaufgabe» vom letzten Sommer in einer Nachtragsbotschaft noch einige Auskunft über die künftige Verwaltung und den Betrieb der zu erwerbenden Bahnen gegeben und auch den Ankaufspreis der Aktien etwas näher als in der ersten Botschaft begründet hatte. Die Kaufmännische Gesellschaft von Zürich hatte in einer Eingabe an das Eisenbahndepartement angeregt, dass ein Gesetzesentwurf über die Organisation des Staatsbetriebs ausgearbeitet werden sollte, bevor auf den Ankauf der Zentral-Bahn eingetreten werde, und von einer Seite wurde in dieser Gesellschaft auch die Ansicht ausgesprochen, dass für das Eisenbahnwesen eine achte Bundesratsstelle geschaffen und die künftige Generaldirektion nach Zürich als dem Hauptzentrum für Handel und Industrie verlegt werde; hierzu sagte die Ergänzungsbotschaft, dass im Fall des Eintretens auf diesen Gedanken der Sitz der «Generaldirektion» der Zentral-Bahn, welche auf unbestimmte Zeit die einzige Bundesbahn sein werde, *aus dem Bahngebiet weg* nach Zürich verlegt würde, eine Massregel, «welche Ihnen der Bundesrat selbst nach Verstärkung um ein achtendes Mitglied wohl kaum vorschlagen könnte». Die Antwort war wohl etwas räss.

Die Anträge der Kommission des Nationalrates, die sich also auf den Ankauf der 50.000 Aktien beschränken wollte, entsprachen, wie sich später zeigte, der Stimmung der Mehrheit des Volkes. Man war für die weitgehenden Pläne des Herrn Welti, die er mit grosser Offenheit in seinen beiden Botschaften dargelegt, noch nicht reif. Die Unpopularität der Privatbahnen genügt doch nicht, um schon grössere Kreise für die eigentliche Verstaatlichung der Bahnen zu gewinnen; der Ostschweiz wollte die einseitige Entwicklung der Verstaatlichung in der Westschweiz nicht gefallen, und Zürich im besondern war über die unfreundliche und geradezu schikanöse Behandlung, die das Eisenbahndepartement der Nordost-Bahn nach den Moratorien angedeihen liess, verstimmt. Die welsche Schweiz und die katholische Schweiz standen der Rückkaufsfrage noch sehr ablehnend gegenüber, und in manchen Kreisen fand man auch den Rückkaufspreis — wohl mit Unrecht, da es sich nur um eine 3 % Rente handelte — viel zu hoch. Eine völlige Ablehnung der Transaktion konnte immerhin nicht in Betracht kommen, nachdem man das Jahr vorher den Ankauf von Jura-Simplon-Aktien ohne mehr als theoretischen Widerstand genehmigt hatte.

Mir war der Ankauf von bloss 50.000 Aktien aus zwei Gründen unannehmbar. Einmal war ja die vorgeschlagene Privilegierung der Bundes- oder Kantonsaktien durch die Aufhebung jeder Stimmrechtsbeschränkung ein offener Missbrauch des Gesetzgebungsrechtes, und sodann fürchtete ich, dass, wenn der Bund durch dieses Gewaltmittel die Alleinmacht in der Zentral-Bahn erobert, ein Hinüberspielen der Zentral-Bahn in die Hände der Jura-Simplon-Gewaltigen, also Martis, die notwendige Folge sein werde, wogegen, wenn nach dem weitem Antrag des Bundesrates sofort die Gesamtzahl der Zentral-Bahn-Aktien an den Bund übergang, die Zentral-Bahn die erste Bundesbahn wurde und wenigstens für eine gewisse Zeit in einer gesicherten und geradezu privilegierten Stellung war, da ja der Bund einen Musterbetrieb hätte führen müssen.

In der Beratung legte ich (5. Juni 1891) meinen Standpunkt dar, focht die projektierte Aufhebung der Stimmrechtsbeschränkungen zugunsten des Bundes scharf an, indem ich namentlich darauf hinwies, dass die auf diesem Weg einem einzigen Aktionär zufallende Omnipotenz einer Aufhebung der Gesellschaft rechtlich gleichkomme, da zum Wesen der Gesellschaft begrifflich ein Kollektivwille gehöre. Im fernern verteidigte ich die Zentral-Bahn gegen einseitige Angriffe, die insbesondere den Bundesbehörden schlecht anstehen, nachdem der Bund seinerzeit selber durch Ablehnung des Staatsbaues den Bau und Betrieb der Bahnen durch Privatgesellschaften provoziert und ihnen in schwierigen Zeiten niemals Hilfe geleistet habe.

Ich schloss mit dem Antrag auf Verwerfung des Ankaufs der 50.000 Aktien und der Stimmrechtsnovelle, erklärte mich aber mit dem eventuellen Ankauf der Gesamtheit der Zentral-Bahn-Aktien einverstanden. Nach mir hielt wieder Herr Marti eine heftige Rede zugunsten des Ankaufs der Hälfte der Aktien und zugunsten der Stimmrechtsnovelle und bezeichnete insbesondere meine Darlegungen wegen der Rechtswidrigkeit der beabsichtigten Privilegierung der Bundesaktien als Argumente, die vor einem Gerichte angebracht werden könnten, aber nicht im gesetzgebenden Parlamente.

Herr Ador wollte in bezug auf die Stimmrechtsfrage dem Bund in der Weise helfen, dass durch Änderung des Obligationenrechts die dort vorgeschriebenen Stimmrechtsbeschränkungen für alle Aktiengesellschaften abgeschafft würden; Herr Welti erklärte sich hiermit eventuell einverstanden, wogegen ich gegen eine solche unüberlegte Gelegenheitsgesetzgebung protestierte; dabei wurde ich von Herrn Ludwig Forrer kräftig unterstützt. Schliesslich wurde der Ankauf der 50.000 Aktien mit 82 gegen 32 Stimmen beschlossen mit dem Anhängsel der Stimmrechtsnovelle, und die Angelegenheit gelangte an den Ständerat.

Dort gestaltete sich die Sache anders. Das Missbehagen gegen die Vorlage war dort grösser, und es gelang nun der glänzenden Führung des Tessiners Soldati, spätern Bundesrichters, eines geborenen Parlamentariers, die Majorität dafür zu gewinnen, dass sie den Partialankauf von Aktien verwarf und sich für den Gesamtankauf aussprach; hierfür fanden sich in einer ersten Abstimmung 28 gegen 12 Stimmen, und in einer definitiven Abstimmung wurde mit Stichentscheid des Präsidenten (Göttisheim von Basel) der Gesamtankauf gegenüber dem Antrag

auf Verwerfung angenommen. Und der Nationalrat schloss sich dann mit 80 gegen 38 Stimmen diesem Ständeratsbeschluss an.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass eine Reihe von Gegnern der Verstaatlichung, so besonders Soldati selber, für den Gesamtankauf stimmten in der Hoffnung, damit in der Volksabstimmung die ganze Sache sicherer zu Fall zu bringen, während der blosser Ankauf der Hälfte der Aktien beim Volk weniger Widerstand gefunden hätte, wie sich das Jahr vorher bei den Jura-Simplon-Aktien gezeigt.

Ich für meine Person und als Basler war von dem Ausgang sehr befriedigt und stellte mich, als die Referendumskampagne einsetzte, trotzdem sie namentlich vom Eidgenössischen Verein betrieben wurde, den Ankaufsfreunden gerne zur Verfügung.

Die Situation hatte sich allerdings verschlechtert infolge der schweren Eisenbahnkatastrophen von Münchenstein und Zollikofen, die der Agitation der Verstaatlichungsgegner guten Anlass boten, über den schlechten Zustand der Privatbahnen, die man mit teurem Geld ankaufen wolle, und über die mangelhafte Aufsicht der Bundesbehörden, denen man nun den Bahnbetrieb selber anvertrauen wolle, sich zu ereifern.

In Basel beschlossen die Freunde des Ankaufs der Zentral-Bahn die Abhaltung einer Volksversammlung und gewannen hierfür die Mitwirkung von Herrn Welti selbst; sie fand unmittelbar vor der Volksabstimmung am 1. Dezember 1891 in der Burgvogtei statt. Herr Welti sprach in glänzender Weise und, trotz der Länge seiner Ausführungen, weder die Versammlung noch sich selbst ermüdend, eindringlichst für den Bundesbeschluss. (Theodor Curti schrieb nachher, der Meister des Parlamentarismus habe sich vor dem Referendum des Volkes doch einmal verneigen müssen.) Nach Welti kam ich zum Reden, keine leichte Aufgabe; nach mir sprach noch Herr Göttisheim, und das Ganze wurde von Herrn Ernst Brenner geleitet. Es war eine schöne Volksversammlung, und am 6. Dezember stimmte uns das Basler Volk mit grossem Mehr zu; aber in der Schweiz war das Ergebnis 289.406 Nein gegen nur 130.729 Ja! Mithin eine gewaltige Niederlage der Verstaatlichungsfreunde. Und Herr Welti gab andern Tages sein Entlassungsgesuch der Bundesversammlung ein.

Die Wirkung der Abstimmung war so gross, dass gegen die Wahl des katholischen Herrn Josef Zemp, also seit 1848 des ersten konservativen Katholiken, in den Bundesrat auch bei der radikalen Partei keine Opposition aufkam und Herr Zemp wurde am 17. Dezember zum Bundesrat gewählt und erhielt das Eisenbahndepartement. Bei der Referendumskampagne hatte Zemp sich in hervorragender Stellung als Gegner des Ankaufs betätigt und ein Gegenprogramm vertreten, das die Verstaatlichung der Eisenbahnen grundsätzlich ablehnte und dagegen eine Reform des Privatbetriebs verlangte. Er sagte bei einer Volksversammlung: «Der Rückkauf würde eine enorme Verschuldung des Bundes an das Ausland bringen. Besser, unsere Privatbahnen seien vom Ausland abhängig, als der Bund. Dazu kämen Gefahren infolge der übergrossen Zahl staatlicher Angestellter. Man müsse daher verlangen, dass der Privatbetrieb aufrecht bleibe.» Sein Gegenprogramm sprach von einem eidgenössischen Eisenbahnrat, von Vereinheitlichung

des Betriebs, Limitierung der Dividenden auf $4\frac{1}{2}\%$, Amortisation der Eisenbahnaktienkapitalien in 70 Jahren u. a. m.

Zemp war also in der wichtigsten Frage, Staatsbetrieb oder Privatbetrieb, stark gegen die Verstaatlichung engagiert, und als schon im folgenden Januar in beiden Räten eine Motion Curti-Cornaz zur Diskussion kam, die dem Bundesrat eine Untersuchung und beförderliche Berichterstattung über die Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Rückkauf) auftrag, nahm Herr Zemp den Auftrag in recht allgemeinen Ausdrücken entgegen; er sprach von der Notwendigkeit der Reorganisation des Eisenbahndepartements, von der Dringlichkeit der Verbesserung des Rollmaterials und der Erstellung der Doppelspur; vor dem Rückkauf, der übrigens keinesfalls in der Form des Aktienkaufs, sondern nur gemäss den Konzessionen erfolgen könnte, sei die nationale Aufgabe der Erstellung von Alpenbahnen im Osten und im Westen ins Auge zu fassen. Man solle dem Bundesrat Zeit lassen, alles zu studieren.

Noch im Juni 1893, als im Nationalrat eine Motion Brunner und vieler Radikaler zur Verhandlung kam, welche den im Besitz des Bundes und der Kantone befindlichen Eisenbahnaktien ein besseres Stimmrecht sichern wollte — es war eine Gelegenheitsmotion infolge der Vorgänge in einer Generalversammlung der Jura-Simplon-Bahn, wo Herr Marti aus der Leitung dieser Bahn verdrängt worden war — verhielt sich Herr Zemp noch sehr ablehnend gegen Eingriffe des Bundes in das konzessionsmässige Eisenbahnrecht und bezeichnete insbesondere die Absicht der Motionäre, die unbefriedigende Stellung des Bundes als Aktionärs in den Generalversammlungen mittels Änderungen in der Aktiengesetzgebung zu verbessern als einen Weg, «auf dem man dem Einwand, dass es sich um einen Willkürakt handle, umsonst zu begegnen suchen würde». Herr Zemp stand also damals noch auf demselben Boden, wie ich bei der Bekämpfung der vorgeschlagenen Privilegierung des Stimmrechts der vom Bund anzukaufenden Zentral-Bahn-Aktien.

Leider hielt aber diese Abneigung des Herrn Zemp gegen den Missbrauch der Gesetzgebungsgewalt zur Erleichterung des Eisenbahnrückkaufs nicht an oder gegenüber dem Drängen der Verstaatlichungsfanatiker nicht aus.

Auch muss man zugeben, dass die Leiter der grossen Privatbahnen, denen ein besonderes Mass von Weisheit nötig gewesen wäre, um ihre Unternehmen sicher durch die aufgeregte Volksstimmung hindurchzulenken, mehrere grosse Fehler begingen.

In den Kreisen der Aktionäre der Jura-Simplon-Bahn hatte sich bald ein Stimmungswechsel vollzogen, und es wurde Herr Marti von der Generalversammlung 1892 als Direktionspräsident beseitigt und durch den Direktor der Waadtländer Kantonalbank, Herrn Ernest Ruchonnet, ersetzt. Die Erwerbung von allmählich 77.000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund hatte also, entgegen der in der Botschaft ausgesprochenen Erwartung, nicht genügt, ihm die Mehrheit in der Aktionärversammlung zu sichern; es standen ihm 240.000 Stammaktien und 27.000 Prioritätsaktien gegenüber.

Martis Beseitigung aus der Leitung der Jura-Simplon-Bahn erregte gewaltiges Aufsehen, das sich allerdings noch steigerte, als zur Rache für Martis Beseitigung von Berner Seite aus bekannt wurde, es habe bei den Verhandlungen zur Gründung

der Jura-Simplon-Bahn ein einflussreicher Waadtländer Politiker im Solde deutscher Financiers gestanden, derselben, die dem Bunde bedeutende Mengen von Jura-Simplon-Aktien zugehalten hatten.

Herr Marti trat unmittelbar nach seiner Beseitigung aus der Bahn in die Berner Regierung über und erhielt nun volle Musse zur Förderung des Eisenbahnrückkaufs.

Auch der Leiter der Nordost-Bahn, Herr Guyer-Zeller, der sich zur Zeit der allgemeinen Aktienentwertung zu deren Grossaktionär gemacht hatte, steigerte durch sein Gebahren die allgemeine Abneigung gegen das Privatbahnwesen. Er beseitigte im Frühjahr 1894 die Spitzen des bisherigen Verwaltungsrates und sogar die Direktion, die in den schwierigsten Zeiten des Moratoriums allen privaten und Gemeindegemeinheiten gegenüber und auch gegenüber dem Eisenbahndepartement die wirklichen Interessen des Unternehmens getreulich vertreten hatte.

Die Stimmung in Zürich regte sich noch mehr auf und gab sich in Motionen in der Bundesversammlung zum Zweck der Verhinderung solcher Vorgänge kund.

Dies führte im Dezember 1894 von seiten des Bundesrates zur Vorlage des Entwurfs des sogenannten Stimmrechtsgesetzes. Der Entwurf wollte das Stimmrecht der Aktionäre auf *die* Aktionäre beschränken, deren Aktien sechs Monate vor der Generalversammlung in ein zu schaffendes Aktienregister eingetragen worden seien; im weitem sollte dem Bund und den von der Bahn berührten Kantonen eine beträchtliche Vertretung in den Eisenbahnverwaltungsräten und dem Bund ein Veto gegen Beschlüsse, die dem Landesinteresse entgegengesetzt wären, zugesprochen werden. Das Gesetz sollte nur für die Normalbahnen gelten, war also ein typisches Gelegenheits- und Ausnahmegesetz, und wurde es noch mehr, als die Bundesversammlung an Stelle des Wortes «Normalbahnen» den Ausdruck «Länge von 100 Kilometern» setzte.

Der Gesetzesentwurf brachte in die interessierten Kreise viel Aufregung, wurde auch in beiden Räten mit Recht als Eingriff in die erworbenen Rechte der betroffenen Bahnen bezeichnet. Auch ich sprach mich im Nationalrat in diesem Sinne aus, betonte aber namentlich, dass mit dem Gesetz nichts erreicht werde, als eine weitere Überleitung des Aktienbesitzes in die Hand der Grossaktionäre, denn die kleinern Aktionäre werden die Umständlichkeit des Eintrags ihrer Aktien in das neue Register nicht mitmachen und sich überhaupt ihres Aktienbesitzes entäussern, um nicht allen Eingriffen des Bundesgesetzgebers in das Aktienrecht ausgesetzt zu sein. In der Tat hatte das Gesetz keine andere Wirkung, als dass die Privaten, durch die Eingriffe der staatlichen Gesetzgebung beunruhigt, ihre Aktien an die Grossbanken verkauften.

Bei einem weitem Anlass waren es die leitenden Kreise der Zentral-Bahn, die neuerdings die öffentliche Meinung erregten, obschon man ihrem Vorgehen nicht jede Berechtigung absprechen konnte. Herr Placidus Weissenbach, Präsident des Direktoriums, Aargauer, war ein warmer Freund der Verstaatlichung; als solcher publizierte er im Juni 1894 eine Schrift: «Rückkauf oder Expropriation? Ein Beitrag zur Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen.» Unter einlässlicher Kritik der Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen suchte er den

Nachweis zu leisten, dass der Weg des Rückkaufs auf Grund der Konzessionen ungangbar sei, weil der Bund den Rückkaufspreis kennen sollte, bevor er den Rückkauf formell beschliesse, was aber beim konzessionsmässigen Rückkaufverfahren sich nicht machen lasse; es sollte darum der Weg der Expropriation organisiert werden, und zwar in der Weise, dass zuerst das Bundesgericht im Expropriationsverfahren den Rückkaufspreis zu bestimmen hätte, und dann die Bundesversammlung innert sechs Monaten sich aussprechen würde, ob sie zu dem festgesetzten Preis den Rückkauf formell beschliessen wolle.

Die Schrift enthielt dann in einem Entwurf zu einem Expropriationsgesetze neue Rückkaufsbestimmungen, die an Stelle der zum Teil als unklar oder unbillig bezeichneten Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen treten sollten. Man konnte dem Verfasser nicht gerade vorwerfen, dass er *grobe* Rechtsverletzungen zum Schaden der Aktiengesellschaften empfehle. Der Verwaltungsrat der Zentral-Bahn empfand es aber als unstatthaft, dass gerade der Präsident seines Direktoriums die sachkundigsten «Beiträge zur Verstaatlichung» liefere und enthob Herrn Weissenbach anlässlich der periodischen Amtserneuerung seines Postens. In den verstaatlichungsfreundlichen Kreisen gab es grossen Lärm. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hatte nun den geeignetsten Mitarbeiter für den Rückkauf zu seiner Verfügung erhalten!

Denn inzwischen hatte Herr Zemp sich doch dem Rückkaufsgedanken sehr genähert und zögerte mit Rücksicht auf die Nähe des nächstfolgenden konzessionsmässigen Rückkauftermins (Ankündigungstermin 1. Mai 1898) nicht mehr, die entscheidenden Beschlüsse der Bundesversammlung vorzubereiten.

Am 2. April 1895 berief das Eisenbahndepartement eine Expertenkommission von 15 Mitgliedern «zur fachmännischen Prüfung nach eisenbahntechnischen, juristischen und politischen Gesichtspunkten der Vorarbeiten für den konzessionsgemässen Rückkauf der fünf Hauptbahnen». Ich wurde zum Präsidenten der juristischen Subkommission ernannt, und es fiel mir die Hauptarbeit zu, die Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen einmal gründlich und unparteiisch zu untersuchen und die Streitfragen festzustellen; hierbei erschien mir die schon besprochene Schrift von Weissenbach als schätzbare Vorarbeit; von den übrigen Mitgliedern meiner Subkommission studierte Herr Ständerat Scherb die Frage, ob auch die Gotthard-Bahn in den Rückkauf einbezogen werden könne, oder ob hiergegen juristische Bedenken bestehen; die andern Mitglieder waren die Herren Ador, Comtesse und Decollogny, und zugezogen wurde noch Herr alt-Nordost-Bahndirektor Eugen Escher. Die Berichte Speiser und Scherb wurden in den Sommerferien 1895 von der Subkommission in Bern besprochen und genehmigt und dann dem Departement gedruckt eingereicht, wobei konstatiert werden mag, dass gegen Herrn Scherbs Bericht über den Rückkauf der Gotthard-Bahn, in welchem Herr Scherb keinerlei *juristische* Bedenken dagegen anerkennen wollte (wie ich übrigens auch nicht), auch von welscher Seite nichts eingewendet wurde, was dann nicht hinderte, dass wir bei der grossen zweiten Gottharddebatte 1912 von welscher Seite mit Vorwürfen über dieses Gutachten überschüttet wurden, wobei natürlich gänzlich ignoriert wurde, dass im internationalen Verkehr die stärkste juristische Position nichts nützt, wenn der mächtigere Vertragsgegner nicht will;

Genf hat das seither in der Zonenfrage reichlich auch erfahren. Der Fehler des Bundesrates in der Gotthardvertragsfrage war die äusserst sorglose und fast fahrlässige diplomatische Behandlung der Sache vor dem Vollzug des Rückkaufs.

Nach dem Eingang der Berichte der verschiedenen Subkommissionen versammelte sich die Expertenkommission am 5./6. August 1895 in Rapperswil zur Besprechung derselben; unser Bericht über die konzessionsmässige Rückkaufentschädigung wich nun in vielen Punkten von einem Exposé des Departements über diese Frage ab, das von dem Rechnungsbeamten des Departements, Herrn Hess, einem scharfen und bei den Bahnen gefürchteten Comptable, verfasst worden war und in der Tat manche unbillige Lösungen enthielt. Und um nun die zutage getretenen Differenzen zur Abklärung zu bringen, kam man zum Schluss, es sei vorerst eine Revision des Rechnungsgesetzes von 1883 an die Hand zu nehmen, bei welchem Anlass dann die verschiedenen Streitpunkte abgeklärt werden könnten, abgeklärt und nicht entschieden, denn weder das erste, noch das neue Rechnungsgesetz hatten die Bedeutung, die Konzessionen, die ja für die Eisenbahnen erworbenes Recht darstellten, auf dem Gesetzeswege an Stelle des Richters zugunsten des rückkaufenden Bundes zu interpretieren, sondern ihr Zweck war, die Bahnen zu nötigen, ihre Rechnungen so aufzustellen, dass alle für die Ermittlung des Rückkaufspreises wichtigen Faktoren daraus jederzeit ersehen werden könnten; das Rechnungsgesetz sollte also wohl eine Interpretation der konzessionsmässigen Rückkaufbestimmungen darstellen, aber nur eine für die Verwaltung, nicht für den Richter verbindliche.

Die Expertenkommission trat im Oktober 1895 zu einer mehrtägigen Sitzung in Montreux zusammen und beriet neben den Grundzügen einer eventuellen Organisation der künftigen Bundesbahnen hauptsächlich auch eine vom Eisenbahndepartement entworfene Revision des Rechnungsgesetzes.

Es gelang, diesen Entwurf annehmbar zu gestalten und verschiedene für die Bahnen unbillige Bestimmungen zu verbessern, wobei auch Herr Marti sich keineswegs intransigent erwies.

Dagegen enthielt dann der vom Bundesrat schon auf die Dezembersession der Bundesversammlung ausgearbeitete Entwurf eines revidierten Rückkaufgesetzes den fatalen Antrag, es seien die Bestimmungen der Konzessionen, kraft deren alle Rückkaufstreitigkeiten durch Schiedsgericht zu entscheiden waren, zu streichen und das Bundesgericht als einzige Instanz zu bezeichnen.

Der Ständerat hatte die Priorität für die Beratung des Entwurfes und strich nach langer Diskussion diese Bestimmung.

Im Nationalrat war mir der Vorsitz der vorberatenden Kommission übertragen worden, und in der Kommissionsberatung, die in Basel stattfand, gab die Aufhebung der Schiedsgerichtsklausel ebenfalls viel zu reden; zuerst stimmten nur die deutschfreisinnigen Mitglieder dafür, die Welschen und der tüchtige Tessiner Bolla dagegen, und auch der katholische Keel von St. Gallen, ein intimer Freund Zemps, hatte zuerst keine Freude an dem Gedanken, wie auch der Luzerner Schobinger nicht; in der letzten Kommissionsabstimmung war ich aber mit den drei Welschen Bolla, Decollogny und Kuntschen die Minderheit. Bekanntlich ist das Bundesgericht an die Bundesgesetze unbedingt gebunden, und es bestand

nun bei den Bahnen die Besorgnis, es könnte der Bund, wenn das Bundesgericht allein zuständig sei, auf dem Wege der Gesetzgebung weitere Eingriffe in die konzessionsmässigen Rückkaufsbestimmungen sich erlauben, und diese Besorgnis war nach den bisherigen Vorgängen nicht unberechtigt.

In der Märzsession 1896 kam die Beratung im Nationalrat. Ich konnte als Referent in allem unsere Vorlage mit gutem Gewissen vertreten, ausser eben diese Aufhebung der Schiedsgerichte, in der ich eine grobe Rechtsverletzung erblickte, was ich auch sehr deutlich aussprach, und wobei ich zu meiner grossen Befriedigung von Professor Hilty unterstützt wurde, der sich sonst sehr selten von den Wegen des Bundesrates trennte. Der Antrag der Mehrheit siegte mit 69 gegen 47 Stimmen, nachdem er mit gewohnter Energie von Marti verteidigt worden war; von den Zürichern stimmten auch die Liberalen (Cramer-Frey und Wunderli u. a.) dafür, denen seit der Herrschaft Guyer-Zellers jede Kraft des Widerstandes gegen die Verstaatlichung genommen war.

Gegen das Rechnungsgesetz wurde dann das Referendum ergriffen, sowohl von den grundsätzlichen Gegnern des Rückkaufs, als von den Welschen, denen die Verstaatlichung, solange für die Verwirklichung des Simplon-Bahn-Projektes nicht bestimmte Garantien vorlagen, zu schnell kam. Die Volksabstimmung gestaltete sich zu einer Messung der Kräfte für und gegen den Rückkauf selbst. Das Gesetz wurde in der Volksabstimmung vom 14. Oktober 1896 mit 223.000 gegen 176.000 Stimmen angenommen, und damit der Bundesrat tatsächlich zum Fortschreiten auf der Bahn der Verstaatlichung ermuntert; kein Zweifel, dass ohne die Vertretung des Rückkaufsgedankens durch den ersten Repräsentanten der katholischen Schweiz, dem nun namentlich auch der Kanton Luzern Heerfolge leistete, — Luzern stellte beim Rechnungsgesetze 13.000 Ja gegen 4000 Nein —, die Verstaatlichung nicht so schnell gekommen wäre. Um so schmerzlicher war es, dass der Vertreter der konservativen katholischen Partei es für notwendig fand, nicht anders als die Radikalen, gleich wie beim Stimmrechtsgesetz nun auch beim Rechnungsgesetz die staatliche Gesetzgebungsmacht zur Verletzung von Privat-rechten zu missbrauchen; denn es war doch ein evidenter Missbrauch der Macht, wenn der Bund im Jahr 1896 der Schweizerischen Zentral-Bahn das Schiedsgericht entzog, das der Bundesrat im Jahr 1890 und die Bundesversammlung im Jahr 1893 ihr neuerdings *vertraglich* zugesprochen hatte.

Nach der Volksabstimmung vom Oktober 1896 ging es nun nicht mehr lange mit den entscheidenden Schritten zur Verstaatlichung.

Schon am 25. März 1897 erschien die Rückkaufsbotschaft des Bundesrates; sie war in ominöser Weise eingeleitet worden durch einen Streik des Nordost-Bahn-Personals anfangs März, der durch die Intervention des Bundesrates beigelegt wurde.

Es war schwierig, an die völlige Abstinenz der Bundesverwaltung bei dem Streikbeschluss des Eisenbahnpersonals zu glauben. Die starke Betonung der Hilflosigkeit der Privatbahnen gegenüber den Streiken des Personals, die Herr Zemp bei der Beantwortung einer Interpellation über den Streik im Nationalrat sich gestattete, ohne auch nur mit einem Worte von der Pflicht der Bundesbehörden zur Aufrechterhaltung des Betriebes, nötigenfalls mit obrigkeitlicher Gewalt,

zu sprechen, deutete doch darauf hin, dass im damaligen Zeitpunkt der Streik dem Bundesrat nicht unwillkommen war.

Der Streik trug denn auch seine Früchte zugunsten des Rückkaufs, liess aber bei dem Eisenbahnpersonal ein Machtgefühl entstehen, das den Bundesbehörden später grosse Sorgen brachte und das auch vor dem Generalstreik von 1918 nicht Halt machte; hat doch auch das erste Rückkaufsgesetz nicht gewagt, dem Bundesbahnpersonal in dieser Richtung ausdrückliche Beschränkungen aufzuerlegen. Erst das nach dem Weltkrieg anno 1927 erlassene Bundesgesetz spricht das Streikverbot für das gesamte Bundespersonal aus.

Meine parlamentarische Tätigkeit in der Rückkaufsfrage erstreckte sich nicht auf die eigentliche Rückkaufsvorlage, da ich im Herbst 1896 aus dem Nationalrat vorübergehend zurücktrat. Ich beteiligte mich aber auch nicht an der Referendums-kampagne dagegen; ich war mit der Verstaatlichung einverstanden, und nur die dargestellten verschiedenen Missbräuche der Gesetzgebungsgewalt bei der Vorbereitung derselben hatten meine Begeisterung herabgestimmt.

Es muss aber anerkannt werden, dass der Entwurf des Rückkaufsgesetzes und dann auch das Rückkaufsgesetz selbst keine neuen Eingriffe in die wohl-erworbenen Privatrechte der Aktionäre enthielt, sondern ganz korrekt den Grund-satz aufstellte, dass die Bahnen gemäss den in den Eisenbahnkonzessionen seiner-zeit aufgestellten Normen vom Bund erworben werden sollen, unter Vorbehalt des freihändigen Rückkaufs kraft Verständigung zwischen Bund und Bahnen.

In der Tat vollzog sich dann auch — zu meiner besondern Satisfaktion — der Rückkauf sämtlicher Bahnen auf dem Weg freier Verständigung, und das Bundesgericht wurde von den Bahnen nur insoweit angesprochen, als vorgängig der definitiven Verhandlungen über den Rückkaufspreis vom Bundesgericht Differenzen über einzelne Faktoren der Berechnung entschieden werden mussten.

Es ergab sich dann auch bei der freihändigen Fixierung des Rückkaufspreises eine erhebliche Mehrbewertung gegenüber den Ansätzen der Rückkaufsbotschaft. Der der Zentral-Bahn zugestandene Preis per Aktie überstieg den in der Rückkaufsbotschaft errechneten um rund zweihundert Franken; bei der Nordost-Bahn war es fast so viel, bei der Gotthard-Bahn noch mehr; und die von Herrn Weissenbach für diese grosse Abweichung gegebene Erklärung, dass die Mehrwertung nur der Vermehrung des Anlagekapitals der Bahnen zwischen der Zeit der Berechnungen der Rückkaufsbotschaft 1895 und dem Zeitpunkt des effektiven Übergangs der Bahnen an den Bund, 1901, entspreche (Weissenbach, Eisenbahnwesen der Schweiz, I, Seite 200) dürfte doch nicht ganz genügen; der Bundesrat musste sich eben auch erhebliche Abzüge gefallen lassen auf den Posten, die er in seine Rückkaufsberechnung zu seinen Gunsten eingestellt hatte, für den minderwertigen Zustand der Rückkaufsobjekte mit Berufung auf die Vorschrift der Konzessionen, dass die Bahnen beim Rückkauf «in vollkommen befriedigendem Zustande» an den Bund übergehen sollen.

Auch die Jura-Simplon-Aktien mussten teurer als in der Rückkaufsbotschaft vorgesehen beim Rückkauf bezahlt werden; es ergab sich aber ein Nachspiel bei der Liquidation des sogenannten Eisenbahnfonds, der vom Bund beim Ankauf von Jura-Simplon-Aktien anno 1890 hatte gebildet werden müssen.

In den Aktiven dieses Fonds figurierten die Jura-Simplon-Aktien zum damaligen Ankaufspreis von 600 Franken, in den Passiven die vom Bund seinerzeit ausgegebene Eisenbahnrente. Bei der Liquidation des Fonds nach vollzogenem Rückkauf ergab sich ein Defizit von nahezu 14 Millionen Franken, herrührend namentlich von der Differenz zwischen dem seinerzeitigen Ankaufspreis dieser Aktien und dem nunmehrigen Rückkaufspreis von 500 Franken.

Richtigerweise hätte nun dieses Defizit der Bundeskasse zur Last fallen sollen, in deren Büchern von Anfang an der Eisenbahnfonds figurierte. Allein mit Bundesbeschluss vom 14. Juni 1906 wurde der grössere Teil des Defizits, nämlich 10 Millionen den Bundesbahnen zugeschoben, wogegen die Bundeskasse nur 4 Millionen des Defizits auf sich nahm. Es mussten also die Bundesbahnen die Folgen eines fast zehn Jahre vor ihrer Konstituierung vom Bunde mit untauglichen Mitteln gemachten Versuches der allmählichen Verstaatlichung der Privatbahnen zu ihren Lasten übernehmen, entgegen dem deutlichen Wortlaut des Rückkaufgesetzes.

Als der Rückkauf in Vollzug gesetzt wurde, musste sich der Bundesrat auch mit der Finanzierung seines neuen Unternehmens befassen, und es kamen namentlich zwei Fragen in Betracht, einmal die, ob die Aktionäre der zurückzukaufenden Bahnen für ihren Rückkaufspreis dürften ausgewiesen werden, bevor die Obligationäre der Eisenbahnen für ihre Ansprüche an dieselben befriedigt seien, und die andere Frage, ob mit dem Rückkauf die Obligationenschulden der Privatbahnen ohne weiteres zur Rückzahlung fällig werden oder ob sie von den Obligationären wenigstens zur Rückzahlung gekündet werden dürften.

Der Bundesrat liess sich im Jahr 1900 von den Professoren Paul Laband in Strassburg und Eugen Huber in Bern über diese Rechtsfragen Gutachten erteilen (vgl. Zeitschrift für schweizerisches Recht, n. F., Band 19, Seiten 71 und 323). In betreff der Rechtstellung der Obligationäre erklärte Herr Huber, dass dieselben sich zwar die Ersetzung der schuldnerischen Eisenbahngesellschaft durch den Bund als Schuldner nicht brauchen gefallen zu lassen, dass aber die Erklärung des Bundes, die Obligationenschuld an Stelle der sich auflösenden Bahngesellschaft übernehmen zu wollen, als eine nach Art. 667 des Obligationenrechtes genügende Sicherstellung angesehen werden müsse; die gerichtliche Anzweiflung dieser Auffassung von seiten der Obligationäre könnte dadurch beseitigt werden, dass durch Gesetz oder gesetzesgleichen Bundesbeschluss die Schuldübernahme durch den Bund oder die Bildung eines besondern Fonds als die im Obligationenrecht vorgesehene Sicherstellung für die Obligationäre erklärt würde.

Mit dieser Rechtsbelehrung trat an den Bund noch einmal die Versuchung heran, sich mittels seiner Gesetzgebungsgewalt aus den privatrechtlichen Schwierigkeiten, die ihm aus dem Rückkauf entstehen konnten, herauszuhelfen. Glücklicherweise widerstand er aber diesmal der Versuchung. Der Bundesrat verfügte nach Anhörung einer Expertenkommission nichts, sondern überliess den Entscheid, stillschweigend und wie recht, den Obligationären selbst. Und da der allgemeine Zinsfuss in jener Zeit nieder war und die Obligationäre ihr Geld in neuen Anlagen nicht besser hätten anlegen können, die Grossbanken ihrerseits auch kein Interesse hatten, dem Bund, also ihrem künftigen grossen Kunden, Schwierigkeiten zu machen und ihn zu verstimmen, liessen die Obligationäre stillschweigend den

Rückkauf sich vollziehen, ihre Guthaben also bei den neuen Bundesbahnen weiterlaufen.

Damit schliesse ich meinen Rückblick auf den Eisenbahnrückkauf und auf die Wege und Irrwege, die zu ihm geführt haben.

Es sei mir aber gestattet, noch einige wenige Worte über die bisherigen Ergebnisse der Verstaatlichung beizufügen.

Die Verstaatlichung hat für die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens die grössten Fortschritte gebracht. Die endliche Erstellung der Simplon-Bahn ohne so bedenkliche Begleiterscheinungen wie bei der Gotthard-Bahn, die für Basel so wichtige Tieferlegung der Hauensteinlinie, die rasche Elektrifizierung und deren Betrieb mittels eigener Kraftwerke und manches andere hätte von den Privatbahnen nicht in gleich rascher und gleich sicherer Weise geleistet werden können; und es bleibt zu bedauern, dass — infolge eines etwas temperamentvollen Vorgehens der Berner, namentlich aber eines ganz passiven Verhaltens des damaligen Eisenbahndepartements — der Bund, schon wenige Jahre nach dem so kräftig erstrittenen Sieg des Verstaatlichungsgedankens, den Mut nicht hatte, den Bau der Lötschberg-Bahn, dieser für grosse Landesteile so wichtigen Alpenbahn von fast 100 Kilometer Länge, selber an die Hand zu nehmen, sondern den Gedanken des Privatbaues neuerdings aufleben zu lassen.

Bis zum Weltkrieg war die Entwicklung der Bundesbahnen eine gedeihliche und das finanzielle Ergebnis trotz erheblichen Taxreduktionen, mit einigen Schwankungen, durchaus befriedigend und die gesetzliche, vorgeschriebene Tilgung des ursprünglichen Anlagekapitals in 60 Jahren gesichert.

Die seit dem Weltkrieg und durch ihn entstandenen Schwierigkeiten kann man in keiner Weise der Verstaatlichung belasten; man muss vielmehr feststellen, dass der Zwang der Landesverteidigung im Krieg auch ohne Verstaatlichung eine intensive Zentralisierung und Militarisierung der fünf grossen Privatbahnen automatisch gebracht hätte, die aber für die Landesverteidigung nicht die gleiche Sicherheit hätte bieten können, wie der vorher schon in aller Ruhe organisierte einheitliche Betrieb des Bundesbahnnetzes.

Allerdings wird von den Bundesbehörden selber zugestanden, dass sie während des Weltkrieges und in der Nachkriegszeit die Bundesbahnen in weitestgehendem Masse für Aufgaben der Landesverteidigung und der Landeserhaltung in Anspruch nahmen, die mit der Verkehrsaufgabe derselben in keinem innern, in der Mehrzahl nicht einmal in einem äussern Verhältnisse standen (Anschaffung von Güterwagen zum Lebensmittelbezug im Ausland, Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, Übernahme teurer Kohlevorräte behufs Liquidation der für die Kohlenversorgung des ganzen Landes im Krieg erworbenen Vorräte und anderes mehr).

Für die daraus folgenden finanziellen Lasten haben die Bundesbahnen vom Bund keine nennenswerte Mithilfe erfahren. Denn wenn eine Behörde wie die Generaldirektion der Bundesbahnen, zum Bericht ausdrücklich aufgefordert, ihre daherige Extrabelastung auf 459 Millionen Franken feststellt und die Bundesversammlung am 6. Juni 1929 eine einmalige Leistung von 35 Millionen Franken aus der Bundeskasse bewilligt, so liegt hierin eine offenbare Hintansetzung der

Rechte der Bundesbahnen hinter dem Interesse der Bundeskasse, die «mit dem Grundsatz der gesetzlich festgelegten Trennung des finanziellen Haushaltes der Bundesbahnen von demjenigen des Bundes» (siehe Botschaft des Bundesrates vom 4. März 1929, Seite 309 im Bundesblatt vom 13. März 1929) sicherlich *nicht* im Einklang steht.

Der Weltkrieg, so schwer seine Folgen noch lange Zeit auf den Bundesbahnen und dadurch auf dem schweizerischen Verkehr lasten werden, hatte doch für sie auch einige günstige Wirkungen.

Einmal nötigte er zu einer intensiven Ökonomisierung und Rationalisierung des Betriebes gegenüber den etwas largen Gewohnheiten, in die man in den fetten Jahren vor dem Krieg gekommen war; sodann war es jetzt möglich, durch eine Revision des Rückkaufgesetzes nach 26jährigem Bestand wesentliche Verbesserungen in der Organisation einzuführen. Dass bei diesem Anlass die Stadt Basel, der wichtigste Punkt des internationalen Eisenbahndienstes, den Sitz einer Kreisdirektion verlor, muss auch heute wieder bedauernd konstatiert werden; es ist dies eines der Opfer, wie sie unserer Grenzstadt seit ihrem Eintritt in den Schweizerbund nicht zum erstenmal als Kompensation für den eidgenössischen Schutz von andern grössern Mitständen auferlegt worden sind.

Das revidierte Rückkaufgesetz brachte auch eine engere Verbindung zwischen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und der Generaldirektion und den andern Oberbehörden der Bundesbahnen. Dazu kam die Wahl des jetzigen Vorstehers des Eisenbahndepartements in den Bundesrat, der selber vorher längere Zeit der Generaldirektion der Bundesbahnen angehört und in dieser Stellung sich dasjenige Mass von Kenntnis und Verständnis des Bahnbetriebes erworben hatte, das für die Oberleitung dieses wichtigen Bundesunternehmens auch in Zukunft unentbehrlich sein wird. —
