

# Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang III. Band I.

**N<sup>ro.</sup> 19.**

Samstag, den 19. April 1851.

---

Man abonnirt ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1851 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 3. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 1 Baßen per Zeile oder deren Raum.

---

## Botschaft

des

schweizerischen Bundesrathes an die h. Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, betreffend die Erstellung von Eisenbahnen.

(Vom 7. April 1851).

Lit.

Durch Beschluß vom 18. Christmonat 1849 hat die Bundesversammlung den Bundesrath beauftragt:

- 1) den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetz unter Zuziehung unbetheiligter Experten zur Vornahme der technischen Vorarbeiten;
- 2) den Entwurf zu einem Bundesgesetze, betreffend die Expropriation für schweizerische Eisenbahnbauten;
- 3) Gutachten und Anträge, die Betheiligung des Bundes bei der Ausführung des schweizerischen Eisen-

bahnnezes, die Konzessionsbedingungen für den Fall der Erstellung von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften u. s. w. betreffend, — vorzulegen.

Der Auftrag Nr. 2 hat bereits seine Erfüllung durch die Vorlage eines Gesetzesvorschlages über Abtretung von Privatrechten zu öffentlichen Zwecken, welchem die Bundesversammlung unterm 1. Mai 1850 die Sanktion ertheilt hat, erhalten. Durch die Bestimmung, daß alle Anstände, die sich bei Erstellung von Eisenbahnen ergeben können, nach gleichmäßigen, für die ganze Schweiz geltenden Vorschriften beurtheilt und auch durch das Bundesgericht in letzter Instanz entschieden werden sollen, ist der erste wesentliche Schritt geschehen, um die Ausführung eines schweizerischen Eisenbahnnezes nach einem billigen, die Interessen der Privaten, wie diejenigen der Bauunternehmer sichernden Verfahren zu ermöglichen.

### **Vorarbeiten.**

Wir haben nicht gezögert, im Laufe des Jahres 1850 alle Materialien zu sammeln und die Vorarbeiten anzuordnen, die uns zu gründlicher Begutachtung der unter Nr. 1 und 3 gestellten Aufgaben erforderlich schienen. — Die Ergebnisse dieser Vorarbeiten bestehen:

- a. in der Sammlung sämtlicher Pläne der Kantone und Privatgesellschaften über die in jüngster Zeit aufgenommenen Eisenbahnprojekte, welche durch unser Eisenbahnbüreau geordnet, vervollständigt und nach gleichem Maßstabe reduziert wurden;
- b. in der Aufnahme von Situationsplänen und Längsprofilen für mehrere neue Projekte, für welche einige Wahrscheinlichkeit der Ausführung sich darbot;

- c. in den Kopien der Karten aus dem topographischen Bureau über diejenigen Landesstrecken, die sich vorzugsweise zu Eisenbahnen eignen ;
- d. in der Zusammenstellung der Bevölkerung, die sich zu beiden Seiten der entworfenen Eisenbahnprojekte zeigt, wozu uns die neu aufgenommene Volkszählung gut zu statten kam ;
- e. in der tabellarischen Uebersicht der Zahl der Postreisenden in den Jahren 1849 und 1850 ;
- f. in der Zusammenstellung der Frequenz an Personen, Vieh und Waaren, wie sie sich nach einer im Monat Mai 1850 besonders angeordneten Zählung auf allen Richtungen der entworfenen Eisenbahnprojekte gezeigt hat ;
- g. in den Kostenberechnungen der aufgenommenen Pläne, wie sie ursprünglich von den Ingenieurs der Kantone eingegeben und alsdann von dem Eisenbahnbureau nach gleichem Maßstabe berichtigt wurden.
- h. in der Sammlung verschiedener statistischer Angaben über Kosten und Rentabilität bereits bestehender Eisenbahnen in andern Staaten.

Gestützt auf diese Materialien haben wir behufs Begutachtung der technischen Fragen die Einladung an Herrn Robert Stephenson M. P. ergehen lassen, die Schweiz zu bereisen, und sein Gutachten über das zweckmäßigste Eisenbahnetz für die Schweiz abzugeben. — Zu gleicher Zeit haben wir die Herren Rathsherr Geigy von Basel und Ingenieur Ziegler von Winterthur ersucht, zu begutachten, auf welche Weise ein schweizerisches Eisenbahnetz in finanzieller Beziehung am zweckmäßigsten erstellt werden könnte.

Sowie wir uns bei dem technischen Berichte des Herrn R. Stephenson der thätigen und sachkundigen Mitwirkung des Herrn Ingenieurs Henry Swinburne erfreuten, so haben wir in Beziehung auf die Abfassung des finanziellen Berichtes der verdienstlichen Theilnahme des Herrn Gymnasiallehrers W. Schmidlin von Basel anerkennend zu erwähnen. — Die Berichte und Gutachten dieser Experten sind bereits den Mitgliedern der Bundesversammlung ausgetheilt worden. Wir setzen bei Erlassung gegenwärtiger Botschaft den Inhalt dieser Berichte als bekannt voraus, und machen es uns vorzugsweise zur Aufgabe, die Grundzüge derselben besonders hervorzuheben und, wo es nöthig, zu vervollständigen, sowie im Besondern diejenigen Grundsätze näher zu begründen, die uns bei Entwerfung des vorliegenden Gesetzesvorschlages geleitet haben. — Siehe Bundesblatt Nr. 16, S. 314 u. f.

### **Bedürfniß von Eisenbahnen für die Schweiz.**

In dem Expertengutachten der Herren Geigy und Ziegler ist die Frage, ob Eisenbahnen für die Schweiz ein Bedürfniß seien, ausführlich erörtert und bejahend beantwortet worden. Wir enthalten uns, zur Unterstützung des dort Gesagten Vieles anzureihen, wozu uns der Stoff nicht fehlen würde.

In einem Lande, das auf seine Verkehrsstraßen ein Kapital verwendet hat, das an sich schon hinreichen würde, die Hauptlinien eines schweiz. Eisenbahnnetzes zu erstellen; das dem Publikum dieselben ohne Zoll- und Weggeld frei zur Benutzung überläßt; wo die Gewerbefreiheit im ausgedehntesten Maße besteht; wo die Bundesverfassung freie Ein-, Aus- und Durchfuhr, freie

Niederlassung gewährleistet hat, da können die Zunft- und Protektionsgrundsätze, nach welchen man es für ein Unglück hält, wenn den Bürgern fremde Produkte und fremde Fabrikate wohlfeil zugeführt werden, keinen Boden mehr gewinnen. Wir kennen auch keinen Staat, wo in den Räten solche Oppositionsgründe die Oberhand behalten hätten. Wohl aber sehen wir in den schwer verschuldeten Staaten rings um uns herum ein eifriges Bestreben, das Netz der Eisenbahnen zu vervollkommen, daß es Jedem, der unsern Organismus, wie er vor Einführung der neuen Bundesverfassung bestanden hat, nicht näher kennt, auffallen muß, wie die schuldenfreie Schweiz so lange zurückbleiben konnte.

Es mag wohl nicht uninteressant sein, die Leistungen anderer Staaten im Eisenbahnwesen mit denjenigen der Schweiz zusammenzustellen. —

Wir hören zuweilen Besorgnisse äußern, daß die Schweiz durch die Bestrebungen der Nachbarstaaten umgangen und unser Transit ganz verkümmert werde. Daraus folgern dann Andere, der Bau von Eisenbahnen sei für die Schweiz ein nothwendiges Uebel geworden. Uns scheint, man mache hier die Nebensache zur Hauptsache, und wir wundern uns keineswegs, wenn genaue Rechner bezweifeln, ob der Vortheil eines den Nachbarstaaten abgerungenen Transits die großen Opfer aufzuwiegen im Stande wäre, die die Schweiz für den Bau von Transitbahnen zu bringen hätte; denn wir dürfen hiebei nicht übersehen, daß der Staat, der mit Erfolg die Konkurrenz mit andern Staaten bestehen will, auf seine Transitgebühren ganz oder größtentheils verzichten muß, und daß auch in der Regel der Transit auf Eisenbahnen dem Publikum nicht den gleichen Vortheil gewährt, wie

der Transit auf ordentlichen Straßen. Dagegen wollen wir keineswegs bestreiten, daß der Transit mit den Handels- und Verkehrsverhältnissen im Innern eines Landes in so naher Verbindung steht, daß mittelbar sehr namhafte Vortheile aus demselben hervorgehen. — Auch wegen des Umgehens der Schweiz dürfen wir uns beruhigen, wenn wir auf die langen Eisenbahnlinien hinblicken, die sowohl im Norden der Schweiz: aus dem Elsaß, aus Baden, aus Württemberg und aus Bayern, als im Süden: aus der Lombarde und aus dem Piemont, gegen die Schweizergränze zu ausmünden, denen wir ohne Zweifel bald auch noch eine Linie aus dem südlichen Frankreich nach Genf anreihen können.

Was wir dagegen vor Allem als Hauptzweck eines schweizerischen Eisenbahnnetzes betrachten, besteht in Erleichterung des Verkehrs im Innern. Auf dem europäischen Kontinent ist kaum ein Land wie die Schweiz, das so wenig im Stande ist, seine Bedürfnisse auf eigenem Boden zu erzeugen, das daher in so hohem Grade interessiert ist, daß es seine Konsumgegenstände, seine Rohprodukte wohlfeil beziehen und seine Fabrikate wohlfeil ausführen kann. Kaum ein Land ist zur Erhaltung seines Wohlstandes so sehr auf seine Industrie angewiesen, wo die Schnelligkeit des Personenverkehrs und der Waarensendungen von so hohem Werthe ist, wo das englische Sprichwort „Zeit ist Geld“ in gleichem Maße seine praktische Anwendung findet. — Die engen Schranken eines Begleitschreibens erlauben uns nicht, dieses Thema weiter zu verfolgen.

Wir wenden uns zu der Frage, welches Eisenbahnnetz den Bedürfnissen der Schweiz am meisten zusage.

## Eisenbahnez.

Der Beschluß der Bundesversammlung verlangt den Vorschlag eines Eisenbahnezes. Es kann jedoch hiebei die Meinung nicht gewaltet haben, daß alle Kantone der Schweiz kreuz und quer mit Eisenbahnlinien durchzogen werden sollen, wie dieses bei Festsetzung eines Straßennezes der Fall ist. Wir müssen die Lösung dieser Aufgabe einer fernen Zukunft überlassen, und beschränken uns darauf, die Hauptlinien zu bezeichnen, die mit Rücksicht auf die an unsern Gränzen ausmündenden Bahnen des Auslandes den Osten mit dem Westen, den Norden mit dem Süden verbinden. In dieser Beziehung war eine befriedigende Lösung der gestellten Aufgabe nicht besonders schwierig, denn ein erster flüchtiger Blick auf die Gebirgskarte unsers Vaterlandes oder auf eine Kurskarte, auf welcher der Zug der Reisenden in den Postkursen verzeichnet ist, weist uns sogleich für den Bau von Eisenbahnen auf den langen flachen Strich Landes hin, der zwischen dem Jura und den Ausäutungen der Alpen vom Genfersee bis an den Bodensee sich hinzieht, und der zu Anlegung einer Hauptlinie von dem Westen nach dem Osten sich eignet, von welcher aus einerseits die Verbindung mit den an unsern nördlichen Gränzen in Basel und am Bodensee ausmündenden Eisenbahnen hergestellt, anderseits die Thäler gegen Süden soweit verfolgt werden können, bis die Seen und das Gebirge der Fortsetzung von Eisenbahnen natürliche Schranken setzen. Folgen wir diesen natürlichen, durch die topographische Lage gegebenen Richtungen, so erreichen wir zwei Zwecke: wir verlängern die großen europäischen Transitlinien, die theils vom Elsaß und von dem Großherzogthum Baden, theils von

Württemberg und Bayern uns entgegengeführt werden, und stellen, so weit es die Beschaffenheit des Bodens gestattet, die Verbindung mit dem südlichen Frankreich, mit Piemont und mit der Lombardei, her. So wie wir nämlich in naher Zukunft auf Erstellung einer Eisenbahn von Lyon nach Genf rechnen dürfen, so kommen uns jenseits der Alpen die Eisenbahnen von Genua und Venedig entgegen, welchen sich in künftigen Zeiten unzweifelhaft eine längere Transitlinie von den südlichen italienischen Häfen anreihen muß. Der Langensee und das für Anlegung einer Eisenbahn günstig gelegene Thal des Tessins sind ganz geeignet, diese südlichen Linien mit unsern beiden Transitlinien, die von Basel und vom Bodensee her die Schweiz durchziehen, zu vereinigen. Wir dürfen uns übrigens nicht verhehlen, daß der Unterbruch der Eisenbahnen durch das Gebirg ein großer Uebelstand ist. Allein der Kranz der Alpen, der in weitem Korbhogen von Marseille bis Triest um die nördliche Gränze Italiens sich herumzieht, stellt allen andern Konkurrenzlinien die gleiche Schwierigkeit entgegen. Die Zeit wird wohl auch noch erscheinen, in der es der Technik gelingen wird, diese Schwierigkeit zu überwinden. Bis dahin sind wir wenigstens in nicht schlimmerer Lage als Andere.

Der andere Zweck aber, den wir zu gleicher Zeit mit Erstellung dieser Transitlinien, insbesondere mit denjenigen, die von Basel und vom Bodensee nach Genf führen, erreichen, besteht in Erleichterung des innern Verkehrs und hat wohl noch einen größern praktischen Nutzen als der erstere. Eben deswegen, weil diesem Zweck ein größerer Werth beizulegen ist, wird es sich rechtfertigen lassen, daß wir in unser Hauptnetz einige Zweigbahnen aufgenommen haben, wie diejenigen von Duchy, Bern, Schaff-

hausen, Wallenstadt, die weniger den großen Transit, als den innern Verkehr vermitteln werden. Wir hätten leicht noch andere Seitenbahnen anreihen können, allein die enormen Summen, die der Bau von Eisenbahnen überhaupt erfordert, zum Theil auch die Schwierigkeiten, die sich der Erstellung derselben entgegensetzen, haben uns Schranken geboten, die wir uns eher zu weit als zu enge gesetzt haben. — Wir haben bisher nur von den Hauptrichtungen gesprochen. So sehr die topographische Lage die Bezeichnung derselben erleichterte, so schwierig war es in einzelnen Fällen, die Auswahl zwischen einigen Konkurrenzlinien zu treffen. Die schwierigste Frage war, welche Richtung für die Linie von Basel nach dem Aarthal gewählt werden soll, dann die Bezeichnung der zweckmäßigsten Verbindung der Aarlinie mit Luzern, die Auswahl des rechten oder linken Aarufers zwischen Olten und Solothurn, die Angabe der Richtung für die Zweigbahn von Solothurn nach Bern, die Bezeichnung der zweckmäßigsten Linie zwischen Büren und Fferten, zwischen Winterthur und Rorschach, — der untergeordneten Fragen in Festsetzung der speziellen Richtungen nicht zu gedenken. Wir erachten, daß Hr. Stephenson, unterstützt durch die sorgfältigen Studien seines Gehülfen und durch die sachkundigen Vorarbeiten unserer schweizerischen Ingenieure, diese Aufgabe sehr befriedigend gelöst hat, und verweisen in allen diesen Beziehungen auf seinen Bericht.

Zu leichterer Uebersicht der Gefälle und größerer Kunstarbeiten haben wir übrigens die Langprofile aller in das Eisenbahnnetz aufgenommenen Linien zusammengestellt. Man wird aus denselben das erfreuliche Resultat entnehmen, daß auf der großen Linie quer durch die ganze

Schweiz von Genf bis Rorschach das Gefäll von 1 % nirgends überschritten werden muß, mit einziger Ausnahme der Linie von Zürich nach Frauenfeld, wo nach den speziellen Råthen des Hrn. R. Stephenson für einige Strecken zu Vermeidung größerer Kosten ein stärkeres Gefäll, von 1.3 %, angenommen worden ist. — Müßten wir auf die Möglichkeit der Beibringung der erforderlichen Geldmittel keine Rücksicht nehmen, so würden wir für alle in unserem Vorschlage bezeichneten Hauptlinien die Erstellung einer fortlaufenden Eisenbahn beantragen. Allein die zu deren Ausführung erforderlichen Summen steigen zu einer solchen beträchtlichen Höhe an, daß wir die theilweise Ersetzung einiger Abtheilungen durch die Wasserstraßen, wie sie der Experte vorzugsweise empfohlen hat, vollkommen gerechtfertigt finden, für so lange wenigstens, als nicht die steigende Personenfrequenz die Erstellung der Schienenwege dringend erfordert. Dieser Fall ist namentlich vorhanden auf den Linien von Genf nach Morsee und von Iferten nach Büren oder Solothurn. In der ersten Abtheilung Genf-Morsee, wo die Herstellung der Wasserstraße keine Kosten erfordert, können wir eine zeitweise Ersparniß von fr. Fr. 8,900,000 machen, in der zweiten Abtheilung ist die Erstellung der Wasserstraße mit einer Ausgabe von fr. Fr. 3,395,000 möglich, während uns die Eisenbahn fr. Fr. 9,400,000 kosten würde. Zugleich legen wir mit dieser Korrektion den Grundstein zu einem großen gemeinnützigen Unternehmen, der Trockenlegung des Seelandes, — ein Unternehmen, das ohne Beihülfe des Bundes kaum verwirklicht werden könnte.

Was die Anlegung der Eisenbahnen im Allgemeinen betrifft, so empfiehlt uns Hr. Stephenson, in Abweichung mit den anderwärts befolgten Grundsätzen, mit der An-

bringung stärkerer Gefälle nicht besonders ängstlich zu sein, mehr der natürlichen Lage des Bodens zu folgen, große Viadukte und Tunnel und Durchschnitte zu vermeiden und die Bahnen bloß einspurig zu erstellen, Alles in der Absicht, ein möglichst geringes Baukapital aufzuwenden, um hinwieder möglichst hohe Zinse durch den Betrieb sich zu verschaffen. Es wird von spätern, noch genauern Untersuchungen abhängen, in wie weit dieser Zweck durch die Befolgung der empfohlenen Rathschläge erreicht werden kann. Vorläufig glaubten wir nicht allzugroße Abschreibungen an den früher berechneten Bau summen machen zu dürfen. Diese Berechnungen sind ursprünglich von den mit den landesüblichen Preisen vertrauten Ingenieuren der Kantone aufgenommen und von unserem Eisenbahnbureau nach den bei wirklich schon ausgeführten Bauten gemachten Erfahrungen berichtigt worden. Wir haben überall für Zinse und Unvorhergesehenes während der Bauzeit noch 10 % beigelegt und geben uns die Ehre, die Uebersicht der Kosten sämtlicher Bahnen unseres Bahnnetzes unserm Berichte beizulegen.

Das Totale dieser Uebersicht zeigt uns auf den Fall, daß die Wasserstraßen benutzt würden, ein erforderliches Baukapital für einspurige Bahnen von fr. Fr. 101,736,800, für zweispurige Bahnen von fr. Fr. 113,451,800 und auf den Fall, daß durchgängig Eisenbahnen statt der Wasserstraßen erstellt würden für einspurige Bahnen fr. Fr. 118,132,300, für zweispurige Bahnen franzöf. Fr. 132,151,800.

Soll nun dieses Eisenbahnnetz ganz oder theilweise, früher oder später ausgeführt werden, so erfordert die Ausführung in jedem Fall ein für unsere Verhältnisse so außerordentlich großes Baukapital, daß der schwierigste

Theil unserer Aufgabe immerhin in Beantwortung der Frage besteht, auf welche Weise die erforderlichen Geldmittel beizubringen sind. Die Beibringung der Geldmittel ist aber wieder bedingt durch die muthmaßliche Rentabilität, die der Betrieb von Eisenbahnen verspricht.

Wir finden in Beziehung auf diesen Theil unserer Aufgabe reichliche Materialien und gründliche Erörterungen in dem finanziellen Berichte der Herren Experten Geigy und Ziegler, wo namentlich auf der beigelegten Tab. 10 das Resultat der Berechnungen für sämtliche Bahnen des vorgeschlagenen Netzes zusammengestellt ist. Besonders lehrreich sind auch die dem Berichte beigefügten „Nachträglichen Erläuterungen“ des Hrn. Ingenieur Koller. — Wir entnehmen diesen Berichten, daß, wenn auch nur die bisherige Frequenz an Personen und Waaren zur Grundlage der Rentabilitätsberechnungen genommen wird, die meisten der vorgeschlagenen Bahnen einen Reinertrag von 3 à 4 % des zu verwendenden Kapitals versprechen, — im Durchschnitt, wenn alle Bahnen erstellt würden, 2, 67 %. — Solche Berechnungen können bei sorgfältiger Vergleichung der Ergebnisse einer großen Zahl bereits erbauter und im Betriebe befindlicher Bahnen hinsichtlich der Bau- und Betriebskosten ziemlich zuverlässig gegeben werden.

Weit unsicherer aber ist die Berechnung der Einnahmen nach einer muthmaßlichen Frequenz. Wenn jedoch die Herren Experten nur die bisherige Frequenz der Straßen, deren Verkehr wahrscheinlicher Weise auf eine in gleicher Richtung laufende Eisenbahn sich hinziehen wird, zur Grundlage ihrer Berechnungen genommen haben, und gleichwohl nur 2 % als durchschnittlichen Reinertrag annehmen, so erachten wir diese An-

nahme nicht für übertrieben, selbst wenn wir auch für Bildung eines Reservefondes angemessene Abschreibungen vom Reinertrag in Anschlag bringen. — Sollten übrigens, wie es wahrscheinlich ist, nicht alle Abtheilungen des projektirten Netzes zu gleicher Zeit in Ausführung kommen, sondern vorerst nur diejenigen, die eine günstige Rentabilität in Aussicht stellen, so wird wohl der angenommene Ertrag von 2 % unter der Wirklichkeit bleiben. — Wir nehmen nun gleichwohl das ganze Netz in unsere Berechnung auf, um das Defizit auszumitteln, das möglicherweise in den ersten Jahren sich ergeben kann und von den Zinsgaranten gedeckt werden müßte.

Wir sehen aus der Tabelle, daß die Gesamtkosten des vorgeschlagenen Netzes mit einspuriger Bahn und mit Benutzung der Wasserstraßen sich auf

fr. Fr. 92,488,000

belaufen, mit dem Zins und dem Unvorhergesehenen während der Bauzeit, zu 10 % berechnet . . .

„ 9,248,800

Zusammen: fr. Fr. 101,736,800

Ist die Beibringung eines solchen Kapitals mit einer Zinsengarantie von  $3\frac{1}{2}$  % erhältlich, so beträgt der jährliche Zins . . . . . fr. Fr. 3,560,788  
 der Reinertrag zu 2 % . . . . . „ 2,034,736

Es bleibt daher ein jährliches Defizit von . . . . . fr. Fr. 1,526,052

Ist das Kapital nur zu 4 % erhältlich, so würde das Defizit betragen fr. Fr. 2,034,736, und ist ein Anleihen von  $4\frac{1}{2}$  % erforderlich, so steigt das Defizit auf fr. Fr. 2,543,420.

Beim Anblicke solcher bedeutender Summen überzeugt man sich bald, daß der Bund mit den ihm angewiesenen

Finanzquellen die Bestreitung solcher jährlicher Ausgaben nicht übernehmen kann. — Die Zusammenstellung der ordentlichen Einnahmen und Ausgaben, zeigt, daß für außerordentliche Zwecke, unter welchen aber die Eisenbahnen nicht die einzigen sind, jährlich noch französische Fr. 333,857 verfügbar bleiben.

Direkte Beiträge von den Kantonen können nach Art. 39 der Bundesverfassung nur infolge von Beschlüssen der Bundesversammlung erhoben werden und sind vorzugsweise für größere außerordentliche Ausgaben, wie: bei Truppenaufgeböten u. dgl. bestimmt. Es wird sich daher wenig Geneigtheit zeigen, diese Quelle für die Erstellung von Eisenbahnen in Anspruch zu nehmen. Fassen wir die andern Finanzquellen in's Auge, so dürfen wir auf den Ertrag der Post-, Pulver- oder Münzverwaltung ebenfalls nicht rechnen. Es bleibt daher nur noch die Aussicht, daß die Zollverwaltung in Zukunft ein Mehreres wird leisten können, als bisanhin. Ein dießfalliger Spezialbericht des Handels- und Zolldepartements zeigt uns auch wirklich, daß ohne erhebliche Belästigung des Publikums ein Mehrertrag von ungefähr fr. Fr. 500,000 verfügbar werden könnte. Im Ganzen können wir daher kaum auf mehr als auf ungefähr fr. Fr. 700,000 ordentlichen Ueberschuß in einem Jahre rechnen.

Es folgt daraus, daß der Bund allein ein Eisenbahnez wie das vorgeschlagene nicht auszuführen im Stande wäre, daß er vielmehr auf andere Wege zum gewünschten Ziele zu gelangen Bedacht nehmen muß.

Der Bund kann nun den Bau der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften ausführen lassen und den Privatbau begünstigen, sei es, daß er vortheilhafte Konzessionen erteilt oder unmittelbare Unterstützung leistet.

Wählt er das System des Staatsbaues, so kann er das Unternehmen auf einige der rentablern Abtheilungen beschränken. — Es kann aber auch ein gemischtes System kombiniert werden, nach welchem neben dem Bund auch die Kantone durch die Zinsengarantie und auch das Publikum durch Anweisung eines Antheils am Reinertrag mitbetheiligt werden.

Wir werden versuchen, in einigen Grundzügen die Vortheile und Nachtheile dieser drei Systeme darzustellen, verweisen aber auch in dieser Beziehung auf die lehrreichen Erörterungen in dem oft zitierten finanziellen Berichte.

### 1. Bau durch Privatgesellschaften.

Man hört nicht selten die Behauptung aufstellen, die Privaten bauen wohlfeiler, solider, und administrieren besser als der Staat. Auf Privatunternehmungen Einzeln angewendet, ist diese Behauptung richtig: das Privatinteresse ist allerdings der mächtigste Hebel, ein Geschäft fleißig, gewissenhaft und mit möglichster Anspannung aller geistigen Kräfte zu besorgen. Bei mehreren Associés geht's schon schlimmer, bei einer Gesellschaft aber von Tausenden sehen wir wieder nichts Anderes, als einen Staat im Kleinen, und hier hängt in beiden Fällen, im Privatbau wie im Staatsbau, alles von der glücklichen Wahl der Direktoren ab. Der Unterschied besteht dann nur noch darin, daß an die Spitze von Privatunternehmungen hervorragende Autoritäten gestellt werden, denen man freiere Hand in der Verwaltung läßt und mehr Vertrauen schenkt; aber eben deswegen ist die Kontrolle laxer und daher haben wir auch in neuester Zeit neben manchen tüchtigen Verwaltungen eine Menge anderer gesehen, wo die Aktionäre

sehr bittere Erfahrungen gemacht haben. — Daß aber Privatgesellschaften wohlfeilere Akkorde abzuschließen im Stande seien, daß sie solider bauen als Behörden, die doch ein Interesse haben, auch für künftige Generationen zu sorgen, daß sie bei Expropriationen, beim Betriebe, besonders als Repräsentanten fremder Spekulanten, dem Publikum gegenüber eine günstigere Stellung einnehmen und bessere Geschäfte machen werden, als die eigenen Landesbehörden, der Kantone und des Bundes, ist sehr zu bezweifeln.

Dem schweizerischen Publikum ist aber deswegen mit Privatgesellschaften nicht gedient, weil diese für einzelne Linien, die eine größere Rentabilität versprechen, sich vielleicht noch bilden können, andere Linien aber, die für den innern Verkehr, für die Post- und Zollverwaltung, für die Vertheidigung der Schweiz sehr wichtig sind, verwahrlosen.

Es ist aber überhaupt sehr zweifelhaft, ob solche Privatgesellschaften ohne sehr beträchtliche Unterstützungen von Seite des Bundes oder der Kantone sich nur finden werden. Die Kapitalisten haben gegenwärtig eine so große Auswahl, an bereits erbauten Eisenbahnen mit 80, 50, 40 per Hundert sich zu betheiligen, daß es sehr zweifelhaft ist, daß sie vorziehen werden, ihr Geld mit Hundert für Hundert in ein Unternehmen zu legen, dessen Erfolg weit weniger sicher voraus berechnet werden kann.

Leistet aber der Bund bedeutende Unterstützung, so begeht er eine Unbilligkeit gegen diejenigen Kantone, deren Bahnprojekte keine Liebhaber finden. Er betheilt sich mit großen Summen, zahlt und befiehlt nicht, schafft sich für die Besorgung seiner wichtigsten Interessen

eine Macht, einen Staat im Staate, eine zweite Regierung, die nicht nur mit seinen Staatsinteressen, im Zoll-, Post-, Militärwesen, in polizeilichen und Verkehrsverhältnissen in mannigfaltige Kollisionen gerathen, sondern auch unter Umständen in politischer Beziehung staatsgefährlich werden kann. Kommt dann die Neue aus finanziellen, aus kommerziellen, aus militärischen, aus politischen Rücksichten, so müssen künftige Generationen auf lange Jahre hinaus die Mißgriffe ihrer Vorfahren büßen. Da sind die vorsichtigsten Konzessionen nicht im Stande, den drohenden Uebelständen zu begegnen. Das Beispiel anderer Staaten sollte uns übrigens eine warnende Lehre sein, in dieses System nicht einzugehen. Entweder ist dasselbe von vorneherein verworfen worden, wie in den meisten Staaten des europäischen Kontinents, oder wo es zugelassen wurde, ist die Neue schon so frühzeitig eingetreten, daß der Staat nach wenigen Jahren schon eingelenkt und mit großen Opfern die Privatbahnen an sich gekauft hat. Der finanzielle Bericht führt in dieser Beziehung eine Menge belehrender Beispiele an.

In England allein ist das System des Privatbaues bisher ausschließlich befolgt worden, allein Hr. Stephenson, der die Nachtheile desselben in der Nähe kennen gelernt hat, warnt uns entschieden, in der Schweiz diesem verderblichen Beispiele zu folgen.

## 2. Der Staatsbau.

Das einfachste, bestbewährte System, das auch die meisten unserer Nachbarstaaten befolgen, ist der Bau durch den Staat. Der Bund bestimmt das Straßennetz, das seinen Bedürfnissen und seinen Kräften entspricht. Er erhebt das nöthige Geld durch Anleihen und beginnt

den Bau mit denjenigen Abtheilungen, die am meisten Rentabilität versprechen. Der Bund bleibt auf solche Weise Meister in seinem Lande und behält sich jederzeit freie Hand. Es ergibt sich Einflang in den Verwaltungszweigen, Uebereinstimmung des Verfahrens mit andern Staatsinteressen; es bedarf dann keiner Konzessionen, um fürsichtig allen künftigen Eventualitäten zu begegnen; man schafft sich keine Kollisionen und keine Neuc.

Die Schattenseite dieses Systems besteht aber in der Besorgniß, daß eine politische Behörde für die Oberleitung eines spekulativen Unternehmens nicht besonders gut sich eigne, daß Staatsverwaltungen zu sehr an hemmende Formenwesen gebunden sind, daß zu viele Instanzen kommandiren, daß selbst je nach Zeitverhältnissen politische Einseitigkeit verderblich einwirken kann. Diesen Besorgnissen könnte man durch die Organisation theilweise wenigstens begegnen; allein nicht zu beseitigen sind die Einwürfe, die uns die Geldfrage hervorruft. Es könnten z. B. einige Abtheilungen zwischen Zürich, Basel und Solothurn mit einem Kapital von fr. Fr. 30,000,000 erstellt werden. Rechnen wir den Zins des Anleihens zu  $4\frac{1}{2}\%$  mit . . . . . fr. Fr. 1,350,000 den Reinertrag zu  $2\%$  mit . . . . . „ 600,000 so bleibt möglicherweise ein Defizit

---

zu decken von . . . . . fr. Fr. 750,000.

Nach unseren föderativen Verhältnissen ist es nun aber durchaus unzulässig, der Gesamtheit große Lasten aufzubürden, um ein Unternehmen zu gründen, das beinahe ausschließlich nur einzelnen Kantonen oder einzelnen größern Städten zu gut kommt. Man kann, ohne ungerecht zu sein, nicht den ganzen Vorschuß der Bundeskasse zu einem Unternehmen verwenden, bei dem nur

Wenige betheilligt sind, oder den entferntern Kantonen sogar zumuthen, daß sie für dasselbe höhere Zölle bezahlen. — Das Ungerechte liegt nicht nur in dem Beitrage an Andere, sondern in dem Entziehen der Mittel für allgemeinere Zwecke. Wir erachten überhaupt, daß jedes vorgeschlagene System so lange mangelhaft ist, als wir nicht die Erstellung der Eisenbahnen in einer Ausdehnung möglich machen, daß alle Kantone, die selbst zu entsprechenden Opfern bereit sind, und deren topographische und Verkehrsverhältnisse sich zu Anlegung von Eisenbahnen eignen, daran Antheil nehmen können, und zwar je nach dem vorhandenen Bedürfniß entweder sogleich oder doch in künftigen Jahren.

Es ist auch nicht zu übersehen, daß zwei oder mehrere Eisenbahnlinien, die in gleich günstigen Verhältnissen sich befinden, verhältnißmäßig mehr rentiren werden, wenn sie alle erstellt werden, als wenn man sich nur auf eine kürzere Strecke beschränkt. Wir sagen: unter gleich günstigen Verhältnissen. Wenn aber der Bund den Bau von Eisenbahnen übernimmt, so kann er der Nothwendigkeit nicht entgehen, auch weniger lukrative Bahnen in sein Netz aufzunehmen und zu gleicher Zeit mit den andern auszuführen; und denken wir an künftige Zeiten, so können wir uns nicht verhehlen, daß die Begehrlichkeit der Kantone jeden günstigen Anlaß benutzen wird, um eine immer größere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes zu verlangen. Man weiß aber aus Erfahrung, daß Staaten, die einmal die Scheu vor Staatsanleihen überwunden haben, sich viel leichter zu großen Ausgaben verleiten lassen, als solche, wo die öffentliche Meinung sich noch sehr entschieden gegen das Schuldenmachen ausspricht, eine Meinung, die in der Schweiz besteht, und die wir auch in Ehren halten wollen. —

Wenn wir nun auch das Eisenbahnnetz nur in der Ausdehnung ausführen sollen, wie es unser Vorschlag enthält, so steigt das Kapital auf eine solche Höhe an, daß die Zinse für den Bund allein kaum mehr erschwinglich sind. Das von uns vorgeschlagene Netz, selbst wenn die Bahnen nur einspurig erstellt und die Wasserstraßen benutzt werden, erfordert ein Kapital von fr. Fr. 101,736,800. Die Zinse eines Anleiheus zu  $4\frac{1}{2}$  % würden betragen . . . . . fr. Fr. 4,578,156  
 der Reinertrag nach Annahme der  
 Herren Experten . . . . . „ 2,034,766

so daß wir uns auf ein Defizit von fr. Fr. 2,543,390 gefaßt machen müssen.

Wir haben bereits gezeigt, daß eine solche jährliche Leistung die Kräfte des Bundes übersteigt.

Wir müssen daher nothgedrungen auf Mittel Bedacht nehmen, die Lasten für den Bund zu erleichtern, und diese Mittel finden wir in dem Separatgutachten des Herrn Rathsherrn Geigy sehr wohl berechnet angegeben. Sie bestehen:

- 1) in Reduzirung der Zinse von  $4\frac{1}{2}$  % auf  $3\frac{1}{2}$  %;
- 2) in Bethelligung der Kantone an der Zinsengarantie;
- 3) in der Bestimmung, daß jeweilen nur die Bahnen gebaut werden, für welche die Kapitalien und die Zinsengarantie beigebracht werden.

Ad 1. In dem finanziellen Expertengutachten sind so viele Beispiele von Staatsanlehen angeführt, daß wir uns überzeugen müssen, die Schweiz werde so wenig als andere Staaten ein Staatsanlehen von einer so bedeutenden Summe unter einem Zins von  $4\frac{1}{2}$  % al pari erhalten können. Andere Sachkundige geben sich der

Hoffnung hin, das Anleihen werde auch zu 4 % erhältlich sein. Wir sind der Ansicht, daß der Patriotismus und das unmittelbare Interesse der Schweiz. Kapitalisten wohl ausreichen könnte, eine Summe von etwa 10 oder 20 Millionen beizubringen. Wenn es sich aber um ein Anleihen von 60, 80 bis 100 Millionen handelt, so muß das pekuniäre Interesse fremder Kapitalisten in solchem Maße geweckt werden, daß unser Anleihen wenigstens ebenso viele Vortheile verspricht, als die Geldanlagen in andern Staaten. Es kann nun dieses nur entweder durch einen lockenden Zinsfuß von  $4\frac{1}{2}$  % oder durch Zusicherung eines Minimums von  $3\frac{1}{2}$  % mit Aussicht auf den Antheil an dem Reinertrag des Unternehmens geschehen. Es ist zwar sehr zweifelhaft, ob diese Aussicht lockend genug sei, die Kapitalisten zu bewegen, in unsere Bedingungen einzugehen, besonders wenn wir in unsern Berechnungen sogar ein Defizit unter den verheißenen  $3\frac{1}{2}$  % in Aussicht stellen. Allein dieses Defizit ist, wie es bei Bügetberechnungen die Klugheit gebietet, auf den möglichen schlimmern Fall und auf die Ausführung des ganzen Eisenbahnnetzes berechnet. Es kann auch sehr leicht der Fall eintreten, daß in den ersten Jahren des Betriebes ein Defizit sich zeigt, das durch die Garanten gedeckt werden muß, während in spätern Jahren ein beträchtlicher Ueberschuß über die garantirten  $3\frac{1}{2}$  % sich ergibt. Wenn zudem die Kapitalisten die Abtheilungen, bei welchen sie sich betheiligen wollen, auswählen können, und für jedes einzelne Unternehmen gesondert Rechnung geführt wird, so scheint die Voraussetzung unserer Experten nicht auf unsicherer Grundlage zu beruhen. Sind übrigens die erforderlichen Kapitalien gar nicht oder vielleicht nur für einige der günstigeren Abtheilungen erhältlich, so bleibt

für die Zukunft immer noch der Weg offen, statt der Partialen ein Anlehen zu erheben.

Ad. 2. Als zweites Mittel, dem Bund die Last zu erleichtern, haben wir die Betheilung der Kantone an der Zinsengarantie bezeichnet. Bei dem getrennten Staatshaushalte der Kantone und dem sehr ungleichen Vortheil, den die Kantone aus dem Bau von Eisenbahnen ziehen werden, entspricht es ganz den Forderungen der Gerechtigkeit, daß diejenigen Kantone, die nur mittelbar und zum Theil sehr entfernt bei dem Bau betheiligt sind, nicht in gleichem Maße in Anspruch genommen werden, wie die zunächst Betheiligten.

Die Bundesverfassung gibt allerdings dem Bunde das Recht, gemeinnützige Werke zu unterstützen oder selbst auszuführen. Allein seine Finanzquellen sind beschränkt und die Erhebung von Geldkontingenten ist nur für außerordentliche Fälle vorgeschrieben. Als Regel gilt immerhin noch der Grundsatz, daß die Kantone für ihre Verkehrsanstalten selbst zu sorgen haben. Daher scheint auch der Vorschlag gerechtfertigt, daß, wenn ein Defizit zu decken ist, die Kantone den größern Theil zu bestreiten haben, daß demnach die Zumuthung, daß sie zwei Drittheile, der Bund nur einen Drittheil tragen sollen, sowohl in unsern organischen Verhältnissen, als in der Billigkeit gegründet liegt.

Durch die Betheiligung der Kantone erlangen wir übrigens zugleich den großen Vortheil, daß nur solche Bahnen successive zur Ausführung kommen, bei welchen die Kantone ein entschiedenes Interesse haben und die deswegen auch eine größere Rentabilität versprechen, daß die Unternehmung bei dem Bau sowohl als bei dem Betriebe in dem Interesse an dem guten Gedeihen eine kräftige Unterstützung von Seite der Kantonalbehörden

sowohl als des Publikums zu gewärtigen hat, daß endlich auch die Verwaltung und die Kontrolle in der Theilnahme der Behörden tüchtige Kräfte gewinnt.

Ad 3. Ein drittes Mittel, die Ausgaben des Bundes zu ermäßigen, finden wir in der Bestimmung, daß mehrere von einander unabhängige Unternehmungen gebildet werden, von welchen jede nur dann zur Ausführung kommen soll, wenn einerseits die Kantone die Garantie übernehmen und anderseits die erforderlichen Kapitalien beigebracht werden. Wenn die Kantone, zu deren Vortheil zunächst eine Bahn erstellt werden soll, kein genügendes Interesse finden, die Anerbietung des Bundes anzunehmen und selbst Opfer zu bringen, wenn die Kapitalisten sich scheuen, ihr Geld in ein sehr unsicheres Unternehmen zu legen, so scheint auch kein überwiegender Grund vorhanden zu sein, daß der Bund für einen solchen Bau große Leistungen übernehme. Wenn daher solche Bahnen nicht sogleich in der ersten Zeit mit andern zu Stande kommen, so kommt eine solche Verschiebung auf spätere Zeit nicht nur dem Bunde gut zu statten, sondern ist auch gegenüber andern, weniger interessirten Landestheilen wohl gerechtfertigt.

Nach diesen Erörterungen wird man wohl bald die Ueberzeugung gewinnen, daß die von dem Bunde zu übernehmenden Leistungen auf ein Maß zurückgebracht werden, das seine Kräfte nicht mehr übersteigt.

Nach der Tabelle Nr. 8 kann nämlich das ganze vorgeschlagene Netz einspurig und mit Benutzung der Wasserstraßen mit einem Kapital von fr. Fr. 101,736,800 ausgeführt werden. Die Zinsgarantie zu  $3\frac{1}{2}\%$  beträgt . . . . . fr. Fr. 3,560,788  
 der Reinertrag . . . . . „ 2,034,736

so daß im schlimmsten Falle nur . . fr. Fr. 1,526,052 jährlich gedeckt werden müßten.

Hievon hätte der Bund einen Drittheil mit	508,681
die zunächst theilhaftigen Kantone zwei	
Drittheile mit . . . . .	<u>1,017,368</u>
beide zusammen wieder obige Summe von fr. Fr. 1,526,052	
zu tragen.	

Sollten jedoch vorerst nur die rentablern Abtheilungen in Ausführung kommen, — beispielsweise eine zusammenhängende Linie von Genf bis Rorschach und von Basel bis Olten, — so würde der Bau dieser Abtheilungen nur die Hälfte obiger Kosten erfordern, und der Bund hätte selbst in dem Fall, daß auch diese rentablern Linien nur 2 % Reinertrag bringen sollten, nur noch einen Beitrag von . . . . . fr. Fr. 254,342 zu leisten, — die Kantone . . . . . „ 508,681

Zusammen fr. Fr. 763,026

Diese Betrachtungen führten uns daher zu einem gemischten Systeme, das uns auch der eine der Herren Experten empfiehlt, und das so ziemlich geeignet ist, die Vortheile des Privatbaues mit demjenigen des Staatsbaues zu vereinigen.

### **Gemeinschaftlicher Bau durch den Bund und die Kantone.**

Nach diesem Systeme würde der Bund vor Allem versuchen, von den Kantonen, die bei dem Bau von Eisenbahnen zunächst theilhaftig sind, die Zusicherung zu erhalten, daß sie gemeinschaftlich mit dem Bunde für eine oder mehrere Abtheilungen die verheißene Zinsgarantie übernehmen wollen. Die Abtheilungen sind im Art. 2 unsers Vorschlages bezeichnet. Es ist jedoch nicht obli-

gatorisch, daß jede Abtheilung für sich ein gesondertes Unternehmen bilde. Es kann im Gegentheil für das Gedeihen eines Unternehmens nur förderlich sein, wenn zwei oder mehrere Abtheilungen in ein Unternehmen vereinigt werden.

Die Bildung einzelner Abtheilungen gewährt zwar den Vortheil, daß das Eisenbahnnetz nicht sogleich beim Beginn schon in zu großer Ausdehnung ausgeführt werden muß; daß sich dagegen für die rentablen Abtheilungen schneller und sicherer die Zinsgaranten und die Kapitalisten finden werden; daß sich überhaupt für eine kleinere Abtheilung eine lebhaftere Theilnahme beim Aufbringen der Kapitalien, bei den Expropriationen, bei der Verwaltung, beim Betriebe zeigen wird, weil bei unsern föderativen Verhältnissen Behörden und Privaten einem näher liegenden Unternehmen, von dem sie sich zunächst unmittelbaren Vortheil versprechen, immer mehr Vorschub leisten werden, als einem entfernter liegenden. Wir wollen indessen nicht verhehlen, daß solche kleinere Unternehmungen auch ihre entschiedenen Nachteile haben: schon im Anfang bei der Konkurrenz auf dem Geldmarkt, dann beim gleichzeitigen Bau durch Steigerung der Preise für das Material und der Arbeitslöhne. Sie werden kostspieligere Verwaltungen, Kollisionen im Betriebe, in der Abrechnung, Eifersucht unter den Kantonen, Klagen über Ungleichhaltung im Bunde u. s. w. hervorgerufen. Es wird daher Sache der Kantone sein, selbst zu erwägen, in welcher Ausdehnung eine Vereinigung verschiedener Abtheilungen ihren Interessen am besten zusagt, und sich hierüber zu verständigen. Ihre Stellung gegenüber dem Bunde wird durch das Gesetz ausgemittelt sein. Sie sollen nach dem Vorschlage zwei Dritt-

theile, der Bund einen Drittheil an dem Defizit tragen, in so weit sich ein solches ergeben sollte. Unter sich werden sie aber eine schwere Aufgabe zu lösen haben, nämlich die Aufgabe, zu bestimmen, welchen Antheil jeder Kanton an den zwei Drittheilen der Zinsengarantie zu tragen haben wird. Wir hätten gerne im Gesetz selbst den Maßstab für die Vertheilung angegeben: die Strecke der Bahn, die auf jedes Kantonsgebiet fällt, oder noch richtiger, die Bevölkerung, die sich zu beiden Seiten der Bahn zeigt, mit doppelter Berechnung der größern Städte oder Verkehrsknoten; allein, da sich obligatorisch doch nicht leicht etwas vorschreiben läßt, und die Verhältnisse, die muthmaßlichen Vortheile, die einem Kanton erwachsen können, von so vielen andern Umständen abhängen, so haben wir vorgezogen, den Kantonen hierüber freie Verständigung vorzubehalten. Kann diese nicht erzielt werden, so bleibt nichts Anderes übrig, als für die betreffende Abtheilung günstigere Zeiten abzuwarten. Kommt aber die Verständigung zu Stande, so soll der zweite Schritt, die Einladung zu Uebernahme von Partialen für einen oder mehrere der garantirten Unternehmungen geschehen. Der Ausdruck „Partiale“ ist gewählt worden, weil den Kapitalisten nicht nur ein Zinsenminimum von  $3\frac{1}{2}$  %, sondern auch Dividenden zugesichert werden, wenn der Reinertrag den Zins von  $3\frac{1}{2}$  % übersteigt.

Nach unserm Vorschlage hat der Kapitalist die Wahl, für dasjenige Unternehmen zu unterzeichnen, das ihm als das vortheilhafteste erscheint, oder für dessen Beförderung er anderweitige Gründe hat, indem jedenfalls für Bau und Betrieb derjenigen Abtheilungen, die zu einem Unternehmen gehören, gesonderte Rechnung geführt wird. Von der Einzahlung an ist er gesichert, jährlich

wenigstens  $3\frac{1}{2}$  % Zins von seiner Einlage zu erhalten. Uebersteigt der Reinertrag den garantirten Zins, so fällt derselbe ausschließlich den Partialinhabern zu bis auf den Betrag von 4 %, und wenn er noch höher steigt, so wird von dem Ueberschusse die Hälfte den Partialinhabern gutgeschrieben und die andere Hälfte in den Reservefond gelegt, bis dieser 20 % des Anlagekapitals erreicht, worauf diese zweite Hälfte zu einem Amortisationsfond verwendet werden soll. Nach Ablauf von 50 Jahren ist nämlich der Bund berechtigt, die Partialen zum Nennwerthe zurückzulösen; die Partialinhaber dagegen haben kein Recht, die Rückzahlung zu verlangen.

Wir haben oben gezeigt, daß die Beibringung der erforderlichen Kapitalien auf diese Bedingungen hin nicht ganz zuverlässig ist. Die Zeichnung kann möglicherweise ganz unterbleiben, oder nur für eine oder zwei Unternehmungen, auf welche die Kapitalisten am meisten Vertrauen setzen, statt finden. Sie kann auch nur zur Hälfte, zu zwei Dritttheilen, geschehen. Im ersten Falle bleibt es der Bundesversammlung im Einverständniß mit den Kantonen vorbehalten, für die betreffende Unternehmung statt der Partialen ein einfaches Staatsanleihen mit höherem Zinsfuß auszuschreiben. Der Bund und die Kantone werden zwar ein größeres Risiko übernehmen. Auf der andern Seite hat aber dieser Modus so entschiedene Vortheile, daß es sich wohl erwägen läßt; ob derselbe nicht gleich Anfangs schon angenommen werden soll. — Im zweiten Fall, wenn nur ein Theil der erforderlichen Partialen gezeichnet wird, hängt es wieder von der Bundesversammlung ab, zu beschließen, ob der Bau gleichwohl begonnen und in welcher Ausdehnung derselbe geführt werden soll.

Ist die Ausführung einer Bahn gesichert, theils durch die Garantie des Bundes und der Kantone, theils durch die Uebernahme der Partialen, so tritt die Verwaltung in Wirksamkeit. Wir haben die Organisation derselben im Gesetzesvorschlage nur in Grundzügen angegeben, glauben aber durch dieselben dem Vorwurf bereits begegnet zu sein, den man dem Staatsbau machen kann. Wir stellen nämlich einen Verwaltungsrath auf, dessen Mitglieder nicht vom Bundesrathe allein, sondern großentheils von den Kantonen erwählt werden sollen, und weisen ihm auch für die Leitung des Unternehmens eine ziemlich selbstständige Stellung an. Wir beseitigen dadurch die Besorgnisse, daß die Unternehmung einer Behörde übertragen werde, die allzu sehr politischem Einfluß ausgesetzt und durch beengende büreaukratische Formen gebunden sei. Zugleich glauben wir den rechten Weg bezeichnet zu haben, um in die Behörde Männer zu wählen, die in administrativen Geschäften Gewandtheit besitzen und vermöge ihrer Stellung ein besonderes Interesse an dem guten Gedeihen des Unternehmens haben werden.

Dem Verwaltungsrathe ist alsbann die Wahl der Direktoren übertragen, und hier können wir wieder einen andern Vortheil erwecken, der den Privatgesellschaften nachgerühmt wird, den Vortheil nämlich, daß wir den Direktoren, sowie andern Beamteten, einen Antheil am Gewinn anweisen und dadurch ihr Privatinteresse mit demjenigen des Unternehmens vereinigen. Großen Werth legen wir ferner auf die Aufstellung einer allgemeinen, ständigen Revisionskommission, die vom Bundesrathe nicht nur für ein einzelnes Unternehmen, sondern für alle Eisenbahnunternehmungen gewählt wird. Aufgabe dieser Kommission wird es sein, nicht nur beim Abschlusse einer

Rechnung deren Richtigkeit zu prüfen, sondern als permanente Behörde die Kontrolle über den Gang der Verwaltung, insbesondere in finanzieller Beziehung, auszuüben und ihre Untersuchungen je nach Gutfinden zu jeder Zeit und überall, wo sie es nöthig erachtet, vorzunehmen.

In weitere Erörterungen der einzelnen Bestimmungen treten wir nicht ein; wir sind vielleicht jetzt schon ausführlicher gewesen, als es der Zweck einer Botschaft bei den vorhandenen ausführlichen Gutachten der Experten erfordert hätte, glauben aber, in der Wichtigkeit und Neuheit des Gegenstandes genügende Entschuldigung zu finden.

Genehmigen Sie, Eit., die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 7. April 1851.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**J. Munzinger.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schiesß.**



**Botschaft des schweizerischen Bundesrathes an die h. Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, betreffend die Erstellung von Eisenbahnen. (Vom 7. April 1851).**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1851
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.04.1851
Date	
Data	
Seite	347-375
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 611

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.