Luzerner Tagblatt.

Abonnements:

	jährlich	6 Monate	3 Monate
für Luzern zum Abholen	Fr. 10.—	Fr. 5.—	Fr. 2.50
„ Bringen	„ 12.—	„ 6.—	„ 3.—
durch die Post	„ 12.80	„ 6.40	„ 3.40

Zweiunddreißigster Jahrgang.

Inserate:

die einspaltige Petitzeile oder deren Raum	10 Cts.
für Wiederholungen	8 „
Inserate von 3 Zeilen und weniger . .	30 „

Dienstag, **Nro. 260.** **den 6. November 1883.**

Das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

(Korrespondenz.)

I.

Es sind jetzt ungefähr 30 Jahre verflossen, seit es dem Hrn. Dr. Alfred Escher sel. gelang, den Staatsbau der Eisenbahnen zu verhindern und dieselben der Privatspekulation zu überliefern. Ich sage der „Privatspekulation", weil damals von den Geldmächten die Bahnen als Geldspekulationen betrachtet wurden und sie dieselben für sich beanspruchten. Hiemit hielt man die Sache für Jahrhunderte erledigt und die Bundeseisenbahn für gehörig eingesargt. Allein ein unrichtiger Grundsatz wird stets durch seine eigenen Konsequenzen aufgehoben. Die heutigen Eisenbahnvorlagen zeigen mit möglichster Klarheit, daß der Staat nicht blos schützende Bestimmungen bezüglich Bau und Betrieb aufzustellen genöthigt ist, sondern daß er sogar zu privatrechtlichen Verhältnissen innerhalb der Gesellschaften Stellung nehmen muß. Die Rechnungsstellung einer anerkannten Aktiengesellschaft gehört sonst nirgends in die Kompetenz der Behörden, die Aktiengesellschaft ist eine sog. juristische Persönlichkeit, die ihr Soll und Haben selbst berechnet, wie jeder Geschäftsmann. Die heutigen Vorlagen sind nach unserer Ansicht entschieden ein Wendepunkt in unserer Eisenbahngesetzgebung. Wir finden es daher angezeigt, einen kurzen Rückblick auf die Eisenbahngeschichte zu werfen und den Gründen nachzuforschen, wie man heute dazu kommt, in das innere Wesen der Gesellschaften einzudringen.

Die Bundesverfassung von 1848 hatte bezüglich der Eisenbahnen nur eine kleine Bestimmung in Art. 28, wonach der Bezug der Transitgebühren geregelt wurde, und keine bezüglich einer Eisenbahngesetzgebung, obwohl schon in den 40er Jahren verschiedene Eisenbahnprojekte auftauchten oder sogar erstellt wurden. Wir nennen blos zwei. In der deutschen Schweiz wurde am 26. Juni 1845 von Zürich die Konzession für Zürich-Baden ertheilt und 1847 die Linie eröffnet. In der Westschweiz wurde im September 1844 durch Ingenieur Fraisse die Linie Morges-Yverdon projektirt.

Die erste Eisenbahngesetzgebung datirt vom 28. Juli 1852. Da ist der Bund noch sehr schüchtern. Nicht einmal die Konzessionen hat er zu ertheilen, diese sind Sache der Kantone (Art. 2) und der Bund hat blos ein Genehmigungsrecht (Art. 2 c), sowie das Recht, „das Erforderliche zu verfügen", falls ein Kanton Schwierigkeiten machen würde bei Ertheilung von Konzessionen (Art. 17). Die wichtigsten Paragraphe für die Entwicklung der Eisenbahnen sind § 12, wonach der Bund berechtigt ist, dafür zu sorgen, daß in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen gesichert werde, und Artikel 13, daß der Bund die Fristen der Bauten festsetze und den Ausweis untersuche bezüglich der richtigen Fortsetzung der Bauten.

Bezüglich des Betriebes sind bloß die Postverhältnisse, die Militärtransporte und die Zölle geregelt; alles Uebrige ist den Konzessionen anheimgestellt. Das ganze Gesetz enthält bloß 21 kleine Artikel. — Die erste Konzessionsgenehmigung durch den Bund fand gestützt auf genanntes Gesetz den 17. August 1852 statt für die Linie Morges Lausanne-Yverdon zu Handen des Hrn. Ingenieur Sulzberger von Frauenfeld für sich oder zu Handen einer zu gründenden Gesellschaft. Diese vom Kanton Waadt unterm 8. Juni 1852 ertheilte Konzession bezieht sich vorzugsweise auf den Bau. Für den Betrieb wurden blos festgesetzt das Maximum der Tarife, die Militärtransporte, die Verpflichtung der Bahn, Personen und Güter, die von anderen Bahnen kommen, zu den gewöhnlichen Tagen weiter zu spediren, und alle Verbesserungen einzuführen, nebst der gemüthlichen Bestimmung in Art. 25: „Die Gesellschaft verpflichtet sich, ihre Tarife so niedrig als möglich zu stellen, »was jedoch ihr allein überlassen bleibt«. Bei der Genehmigung fixirte der Bund sein Rückkaufsrecht, die Baufristen, die Konzessionsgebühren und sprach die Hoffnung aus: Die Gesellschaft werde das Gesetz vom 28. Juni abhin halten. Die oben angeführte Konzession darf so als ein Muster für die andern gelten, obwohl hier bemerkt wird, daß jeder Kanton eigene hatte, der eine mit etwas weitergehenden Bestimmungen als der andere; allein grundsätzlich sind sie so ziemlich gleich. Es kann dem Korrespondenten nicht einfallen, in dieser Einsendung auf die einzelnen einzutreten. Nur bezüglich der Luzerns sei bemerkt, daß diese Konzessionen zu den ausgedehntesten gehörten. Die erste wurde vom Großen Rath ertheilt den 19. November 1852 für die Linie Olten-Wohlhausen-Luzern zu Handen des provisorischen Verwaltungsrathes der Zentralbahn. Bezüglich des Betriebes sind die Lokomotiven und Waggons näher beschrieben und auch der Güterverkehr genauer festgestellt. Als Kuriosa wollen wir bemerken: Laut Art. 17 sollte jährlich wenigstens einmal die Regierung den Bahnkörper und das Betriebsmaterial untersuchen lassen. Ob es geschehen? Art. 19 bestimmt, daß täglich wenigstens zweimalige Kommunikation für Reisende stattzufinden habe. Wirklich nicht zu viel verlangt!

Die Bundesbehörde hatte sozusagen eine stereotype Genehmigungsformel.

Auf dieser Grundlage wurde fortkutschirt bis 1872, wo ein neues Gesetz das Licht der Welt erblickte. Es wurden im Ganzen 471 Konzessionen der Kantone ertheilt und vom Bundesrath genehmigt innert dieser Frist von 1852 bis 1872, gewiß eine respektable Anzahl. Der Bund suchte nun auf dem Wege der Gesetzgebung und Bundesrathsbeschlüsse die nothwendigsten Partien des Betriebs etwas zu ordnen, allein im Großen und Ganzen bildet diese Gesetzgebung bis 1872 nur einen kleinen Abschnitt in unserm Rechtsleben. Die zahlreichsten Beschlüsse der Bundesversammlung betreffen die Kategorie der Ermächtigung an den Bundesrath für Konzessionsgenehmigungen, da dies eben bloß Form war, und für Konzessionsverlängerungen, aus dem gleichen Grunde. Doch die wesentlichsten Produkte sind:

1. Verordnung des Bundesrathes vom 9. Aug. 1854, wo die einheitlichen technischen Vorschriften für den Bau und das Betriebsmaterial festgesetzt wurden. Da sagt Art. 1: „Die Geleiseweite soll auf allen schweiz. Bahnen 4,784 Fuß betragen." Und heute nach 30 Jahren baut man nach allen Spurweiten!

2. Verordnung vom 11. August 1858 betreffend die Anschlußverhältnisse der einzelnen Bahnen infolge der Streitigkeiten zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn.

3. Zwei Verordnungen vom 18. Sept. 1869 bezüglich Transport von Kranken und Verwundeten.

4. Verordnung über fahrende Postbüreaux vom 2. Aug. 1861.

Allerdings kamen oft Fragen vor die Bundesbehörden von einschneidender Bedeutung; allein die Behörden getrauten sich nicht, ihre Kompetenzen zu erweitern, und wiesen alles ab, was nicht unumgänglich nöthig war. So traten sie nicht ein auf eine Beschwerde des Handelsstandes von Genf, Aargau, Basel und Luzern bezüglich des Transportwesens, sondern erklärten unterm 22. Januar 1863, daß zuerst die Kantone einzuschreiten hätten.

Im Jahre 1863 machte die Genfer Straßenbahn Schwierigkeiten. Die Bundesversammlung wußte damals noch nicht, ob diese Art Bahnen unter die schweiz. Eisenbahngesetzgebung falle, und beschloß den 28. Januar 1863, daß der Bundesrath weitere Untersuchungen anzustellen habe.

1865 hätte der Bund auch gerne die Nachtzüge eingeführt; statt einfach hiezu ein Dekret zu erlassen, beschloß man, mit den Eisenbahngesellschaften Unterhandlungen anzuknüpfen. Man anerkannte also die Gleichberechtigung der Bahnen mit den Bundesbehörden!!

Auch von einer Aufsicht über die Verpfändung der Bahnen hatte man in Bern keine Idee. Man ließ die Gesellschaften nach Gutfinden handeln, außer wo die Kantone hier Ordnung schaffen. Es existirt nämlich eine Uebereinkunft zwischen Zürich, Glarus, St. Gallen, Graubünden und Thurgau vom 14. April 1864. Man legte diese Verordnung dem Bundesrathe vor und dieser erklärte am 18. Februar 1865, daß diese Verordnung nichts enthalte, was den Gesetzen des Bundes entgegenstehe.

Man erkennt aus all' diesen Beispielen die Ohnmacht des Bundes. Die Bahngesellschaften waren sozusagen ein Staat im Staate, sie erfreuten sich einer Unabhängigkeit, die wir heute anstaunen. Reich und mächtig und auch nicht unrentabel führten sie ein freies selbstständiges Dasein, wie wenn sie nicht dem Verkehre, sondern der Verkehr ihnen dienen sollte. Doch es sollte anders werden anno 1870.

Eidgenossenschaft.

Bundesstadt. Ein Korrespondent des „Nouv. Vaudois" deutet an, daß in der nächsten Session der Bundesversammlung eine Interpellation betr. die Savoyerfrage erfolgen werde. Als wahrscheinlicher Interpellant wird ein zürcherisches Mitglied des Nationalrathes (Oberst Meister) bezeichnet.

Dem „Genfer Journal" wird übrigens aus Bern unterm 3. d. gemeldet, Hr. Bundespräsident Ruchonnet arbeite seit mehreren Tagen eifrig an der Ausarbeitung einer an Frankreich in dieser Angelegenheit zu richtenden Note.

— Bekanntlich hat der Bundesrath jüngst mit einem Abgesandten der zentralamerikanischen Republik San Salvador einen Niederlassungs- und Handelsvertrag vereinbart. Laut der Berliner „Börsen-Zeitg." ist es in Berlin zu amtlicher Kenntniß gelangt, daß ein Unternehmer mit jener Regierung einen Vertrag über die Einführung europäischer Kolonisten, angeblich zur Hebung des Ackerbaues, abgeschlossen hat. „Vor der Auswanderung von Europäern nach dem genannten mittelamerikanischen Staate kann jedoch nicht dringend genug gewarnt werden, weil das dortige Klima sehr schädlich ist, so daß selbst von an ein warmes Klima gewöhnten italienischen Einwanderern, welche sich vor einigen Jahren in den minder gefährlichen Gegenden Guatemala's angesiedelt hatten, mehr als die Hälfte zu Grunde gegangen ist. Den Einwanderern in Salvador würde ein ähnliches Schicksal nicht erspart werden."

Sollte der Abschluß eines Niederlassungsvertrages mit der Schweiz etwa den Zweck haben, die Vollziehung jenes Kontraktes zwischen einem „Unternehmer" und der Regierung von San Salvador zu fördern?

— **Militärisches.** Wie wir aus Bern in zuverlässiger Weise vernehmen, wird bei Wiederbesetzung des durch den Rücktritt des Hrn. Oberst Rothpletz vakant gewordenen Divisionskommandos Hr. Oberst Stocker in Luzern ernstlich in Frage kommen.

— **Nationalbahn-Garantie.** Der Bundesrath hat am Freitag (2. November) den Bericht der Experten den Regierungen von Aargau und Zürich mitgetheilt, damit dieselben den Garantiestädten hievon Kenntniß geben. Seinem dießbezüglichen Schreiben fügte der Bundesrath bei, daß er seine daherigen Anträge an die eidgen. Räthe beförderlich feststellen werde.

— **Landwirthschaft.** In dem Entwurfe des eidgen. Budgets für 1884 figuriren folgende Posten für die Förderung der schweizerischen Landwirthschaft:

1. Schweiz. Obst- und Weinbauverein für Förderung des Obst- und Weinbaues 1500 Fr.; 2. schweiz. landwirthschaftlicher Verein für Förderung landwirthschaftlicher Wandervorträge und Verbreitung landwirthschaftlicher Fachschriften 4000 Fr.; 3. schweiz. alpwirthschaftlicher Verein für Verbesserung und Versuche auf dem Gebiete der Alp- und Milchwirthschaft 6000 Fr.; 4. Verband der landwirthschaftlichen Vereine der romanischen Schweiz für Förderung landwirthschaftlicher Wandervorträge und Verbreitung landwirthschaftlicher Fachschriften 3000 Fr.; 5. für verschiedene Unternehmungen landwirthschaftlicher Vereine 15,000 Franken; 6. Hebung des Futterbaues und Beschaffung eines Versuchsfeldes für die Samenkontrolstation 10,000 Fr.; 7. Hebung und Verbesserung der schweiz. Rindviehrassen 60,000 Fr.; 8. Hebung der Pferdezucht 40,000 Fr.; 9. Hebung der Landwirthschaft im Allgemeinen 20,000 Fr.; 10. Maßnahmen gegen Schäden, welche die landwirthschaftliche Produktion bedrohen, 40,000 Fr.; 11. Viehseuchenpolizei 2000 Fr.