

# Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

## Hauptanzeigebblatt für Stadt und Kanton Luzern

### und die übrige Zentralschweiz

Siebenundvierzigster Jahrgang

Abonnementpreise:

Durch die Post bezogen	Fr. 3. 40	Fr. 6. 40	Fr. 12. 80
Die Luzern zum Erhalten	3. —	6. —	12. —
Abholen	2. 50	5. —	10. —

Verkauf ist täglich mit Ausnahme der Sonn- und Festtage.

— Inseratendruck —

Die einseitige Zeitungs- oder deren Raum:

10 Zeilen, 10 Mal, Wiederholungen	8 Fr.
Kanton Luzern, Urkanton, Zug u. angrenzender Teil des Kantons 12	
übrige Schweiz und Ausland	15

Preis der Letztseite (Wochenblatt): 50 Fr.

Redaktions-Bureau: Bahnhofstr. 11

Druck-Verlag

Jeden Freitag als Beilage des „Freisinnigen Luzerner Tagblatt“

Druck-Verlag: Expedition-Bureau: Bahnhofstr. u. Kornmarkt.

Die heutige Nummer enthält 12 Seiten.

Inhalt des zweiten Heftes: Unsere „Bekehrten“ — Schweiz — Ausland. — Vermischte Nachrichten. — Neuigkeiten: Ein neues geflügeltes Wort. Eine Hebe Napoleons I. Eine Hand wäscht die andere. Sammelkurium. — Ein Mond der Erde.

Vor Hundert Jahren.

7. Februar.

In Luzern wird die Vollziehungsvorordnung über die Wahl der Volksrepräsentanten auf der Kantonsversammlung. Derselbe beruht auf dem für die Kantonsversammlung beschriebenen allgemeinen Wahlrecht, stellt aber nicht eine direkte, sondern eine mittelbare Vollziehungsvorordnung auf. Die Urversammlung der Wahlmänner, welche dann die eigentlichen Volksrepräsentanten zu wählen haben. Jeder der 25 Kantonsbezirke soll am 12. Februar 2 Wahlmänner, die Wahlmänner sechs Bezirkebezirke sollten tags darauf die Repräsentanten wählen. Die Zahl derselben beträgt für die Kantonsbezirke 19; überdies wählen die Bürgerchaft der Stadt Luzern 4, die Hintersassen 1, die Städte Sursee und Gempen 1, die Wäse und Hundert aus ihrer Mitte 10, so daß die konstituierende Versammlung aus 38 Mitgliedern bestehen wird.

Die präsidentielle Regierung von Luzern befehligt auf der Hülfen der von Frankreich bedrohten Städte Bern und Solothurn, daß nächster Tage 1400 Mann nach Bern zu marschieren sollen.

Compan, ein Adjutant des Generals Menard, selbst in Bern die Ankunft des Divisionsgenerals Bern in der Schweiz. Er äußert sich wiederholt, daß er keinen Augenblick zweifelt, die vollständige Harmonie und das allerhöchste Einverständnis zwischen seiner Nation und der Schweiz werden bald hergestellt sein, und zwar auf einer Basis, die leichter nicht beschwerlich, kränkend oder lässig sein könnte. Diefen Überzeugungen gibt der gleichzeitige Transjura durch schweizerische Kommissare für die schweizerische Nation nach größtem Nachdruck.

In Bern wird ein außerordentliches Pligeltamt zur Überwachung aufrechtzuerhalten" Schriften und Manuskripte errichtet.

Die Berner Regierung spricht in einer Zuschrift an das französische Direktorium die Erwartung aus, es werde seine Truppen von den Grenzen Berns zurückziehen, nachdem eine auf Freiheit und Rechtsgleichheit beruhende Verfassung gütlich sei.

8. Februar.

Das kantonliche Truppenaufgebot wird dem Wille in einer Proklamation angehängt. Landvogt Ditzgen Wilmann wird an den französischen Gesandten in Bern ein Schreiben abgeben, in welchem dieser von dem Aufgebot des Kantons spricht und erklärt, daß der Aufgebot keine Kraft der seit Jahrhunderten bestehenden Bündnisse; wurde ein Kantonsangriff, so wäre es mir ihm die Waffen zu zeigen, und die ganze Schweiz würde die Waffen ergreifen und einen Nationalkrieg führen; Frankreich aber würde durch einen solchen Krieg die öffentliche Meinung von ganz Europa empören.

## Rede

des Herrn Bundesrat Dr. Kemp über die Eisenbahn-Verkaufslage.

Sehr Präzident!

Werte Versammlung!

Die Einladung des hiesigen Gemeinderates, über die Verkaufsvorlage, bin ich gerne nachgegangen. Der Wunsch in der engsten Heimat erlaube mir immer wohlthuende Gefühle, und ich bezeichne mich umso mehr geehrt, hier über die so wichtige Angelegenheit zu sprechen, die in meinem Heimatort zum Worte zu kommen. Ich werde die Frage nicht nach allen Seiten hin betrachten; dazu würde weder die Zeit noch meine gegenwärtige körperliche Verfassung ausreichen. Ich werde mich also beschränken auf einige über die Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens, obwohl dieselbe für die richtige Beurteilung der heutigen Vorlage außerordentlich wichtig ist. Ich werde auch nicht sprechen über die gegenwärtige Gesetzgebung des Bundes in Eisenbahnsachen, obwohl auch von daher gewisse

Illustrationen für die heutige Frage und Vorlage zu entnehmen wären. Ich werde es namentlich auch unterlassen, auf alle die Einwendungen, die von den Gegnern gemacht worden sind, einzugehen; es wird sich schon Gelegenheit bieten, beiläufig auf einige derselben näher einzutreten. Namentlich werde ich auch nicht sprechen über die Verfassungsmäßigkeit der Gesetzesvorlage, und zwar deswegen nicht, weil nach meinem Befinden der Standpunkt, daß das Gesetz nicht verfassungsgemäß sei, nimmere so ziemlich von allen Seiten preisgegeben ist. Es sind noch einige ab und zu geltend gemachte Vertreter der Ansicht; aber im allgemeinen kann man sagen, daß Wort über diese Frage ist gesprochen, und zwar in dem Sinne, daß kein Zweifel mehr obwaltet, daß das Schweizerrecht die Erwerbung der fünf Hauptbahnen angeht.

Verbreitete! Ich stelle zunächst die Frage: Um was handelt es sich bei dieser Gesetzesfrage? Es handelt sich darum, ob die Eisenbahngesellschaft die fünf Hauptbahnen, Jura-Simplonbahn, Nordostbahn, Centralbahn, Gotthardbahn und Vereinigte Schweizerbahnen, erwerben und künftig betreiben soll?

Es wird niemand darüber mehr im Zweifel sein, daß die Eisenbahngesellschaft die formelle Befugnis hat, die Erwerbung anzustreben. Das Recht der Eisenbahngesellschaft ist gegeben in den Konventionen. Die Konventionen, die Bewilligung an die Eisenbahngesellschaft, die Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben, sind beschränkt. Das gilt für die Zeitdauer von 99 Jahren, in der die Eisenbahnen stehen, und nach Ablauf der 99 Jahre die Eisenbahnen zurückfallen. In diesem Zeitpunkt mag dann eine neue Konvention erworben werden, oder es hat die Eisenbahngesellschaft das Recht, die Bahnen gegen einen bestimmten Preis an sich zu ziehen.

Das ist das Recht der Konventionen. Es ist aber auch das Recht der Konventionen, daß schon vor Ablauf der 99 Jahre die Erwerbung der Bahnen stattfinden kann. Es kann nämlich die Eisenbahngesellschaft alle 15 Jahre nach Erteilung der Konvention die Kantone zu übernehmen. Sie kann den Bahngesellschaften erklären: Ich will diese Bahnen erwerben. Im Falle der Abgabe sind sie nach 15 Jahren als Besitz erworben.

Über die Feststellung des Preises, der zu bezahlen ist, sind in den Konventionen ebenfalls Normen aufgestellt.

Nun fällt einer dieser 15-jährigen Termine in das Jahr 1898. Es hat die Eisenbahngesellschaft das Recht, bis zum 1. Mai 1898 den vier Hauptbahnen Jura-Simplonbahn, Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen zu erklären, daß sie die Bahnen erwerben wolle. Bei der Gotthardbahn tritt dieses Recht erst fünf Jahre später ein, im Jahre 1903.

Das Gesetz, das im Werke ist, hat zum Inhalt, der Bundesrat solle ermächtigt sein, den fünf Hauptbahnen auf den Konventionstermin die Erwerbung der Bahn anzukündigen.

Verbreitete! Bevor ich auf die Vorlage selbst eintrete, muß ich mir erlauben, von meiner Person zu sprechen. Nicht aus Eigenliebe, sondern weil es auch zur Sache gehört.

Im Jahre 1891, als es sich um den Kauf der Centralbahn handelte, stand ich auf der vorderen Seite, und ich will gleich geteilt, ziemlich im Vordergrund derjenigen, welche die Verwertung empfahlen. Man hat mir nun den Vorwurf nicht erspart, daß ich, wenn ich nun die Vorlage über die Erwerbung der fünf Hauptbahnen empfehle, ich mit mir selbst in Widerspruch trete, prinzipielle Veränderungen der eigenen Gesinnung vorgenommen habe.

Verbreitete! Ich könnte darauf hinweisen, daß im Jahre 1891 die Dinge ganz anders lagen; unter anderem könnte ich darauf hinweisen, daß damals für eine Centralbahnlinie 1000 Fr. gefordert wurden, während sie heute auf 649 Fr. gewidmet wird. Ich könnte darauf hinweisen, daß manches damals noch ganz im Dunkel lag, wie der Betrieb, die Organisation gestaltet werden sollten.

Aber ich will gar nicht auf diese Differenzen aufmerksam machen. Ich will, meine Herren, nicht darauf eingehen; ich will Ihnen er-

klären, ich habe die Gesinnung im Eisenbahnwesen geändert seit 1891. Ich will Ihnen sagen, wie ich dazu gekommen bin.

Am 6. Dezember 1891 war die Abstimmung über den Centralbahnkauf, und bald darauf wurde ich in den Bundesrat gewählt. Nicht sehr zu meiner Erbauung wurde ich in das Eisenbahndepartement gestellt. Der Bundesrat bekam dann im Frühjahr 1892 von Seite der Bundesversammlung den Auftrag, über den Rückkauf der schweizerischen Bahnen Untersuchungen anzustellen und Vorlage zu machen. Dieser Auftrag wurde vom Bundesrat zur geschäftsmäßigen Erledigung an das Eisenbahndepartement gemittelt, und ich mußte als Chef des Eisenbahndepartements über den Rückkauf zunächst Untersuchungen anstellen. Nicht mit großer Freude ging ich an die Arbeit, aus verschiedenen Gründen, weil ich damals prinzipiell die Meinung hatte, es sei besser, daß die Privatwirtschaft die Verwaltung der Eisenbahnen besorge, und daß nicht der Staat sich in die Geschäfte einmischen solle. Und doch hatte ich den Auftrag, diese Studien zu machen.

Ich sage mir daher, für meine Begleitung muß der Sach gehen, daß ich mich der Pflicht unterziehe, daß ich aber möglichst objektiv und sachlich unterforsche, meine individuelle Anschauung zurückdrängen und nur die Tatsachen selbst gelten lasse. Diesen Satz stellte ich mir als Programm auf, und es war für mich eine Beruhigung, daß ich nicht abgewiesen bin von diesem Ziele. (Beifall.)

Nun mußte ich mir ein Programm machen, wie die Untersuchungen vorzunehmen seien; denn ein Auftrag war darüber nicht gefaßt. Ich sagte mir daher weiter: Die Sache muß nicht nur objektiv nach allen Seiten richtig untersucht und beleuchtet werden, sondern auch in Bezug auf die Gesetzgebung, in Bezug auf die juristischen Verhältnisse, es muß der Bestand der Bahnen erwogen werden, die Betriebsverhältnisse müssen festgesetzt, es muß Klarheit geschaffen werden in den ökonomischen Verhältnissen der Bahnen und in Bezug auf die politische Frage; da muß nach allen Richtungen Klarheit sein.

Natürlich konnte ich nicht diese Arbeit persönlich durchführen, und es wäre ganz unrichtig, wenn man sagte, daß sei das Werk des Chefs des Eisenbahndepartements. Meine Tätigkeit beschränkte sich auf die Leitung der Vorarbeiten, der Studien, und die habe ich allerdings nie aus der Hand gelassen. Ferner habe ich auch bei der Mitwirkung der Spezialstudien der einzelnen Abteilungen hier und da mitgewirkt und mitgetan, zu meiner eigenen Illustration. So war meine Tätigkeit in Bezug auf die Vorarbeiten des Gesetzes.

Und jetzt ist noch eine andere dreierartige Tätigkeit im Auge zu fassen. Das Eisenbahndepartement hatte ich nun sieben Jahre lang verwaltet, anfänglich mit großer Unkenntnis; denn in meiner früheren Stellung hatte ich schon ab und zu etwelche Kenntnis bekommen von Eisenbahnen, aber in das innere Getriebe hatte ich keinen richtigen Einblick. Jetzt bekam ich ihn, denn, meine Herren, wenn man alle Tage mit Vorlagen der Eisenbahnen beschäftigt und während sieben Jahren sich beschäftigen mußte, sowohl mit technischen als Verwaltungsangelegenheiten, so bekommt man einen Einblick in das Wesen der Eisenbahngesellschaften. Ich will nicht sagen, daß ich über alles verfügen könnte und über alles vollständige Kenntnis habe.

Diese Tätigkeit während sieben Jahren, neben der Tätigkeit speziell in der Rückkaufsvorlage während vier Jahren, das waren nun für mich Vorgänge, die mich zu einer andern Ansicht in Eisenbahnsachen gebracht haben (Beifall). Erst mit Widerstreben folgte ich dem Gedanken, es könne doch anders sein. Nach und nach gab ich auch diesen Gedanken auf, und ich habe es erklärt in den Voten: Bei mir besteht eine vollkommen klare, feste Überzeugung, dahin gehend, daß die Erwerbung der fünf Hauptbahnen in der Hand der Eisenbahngesellschaft und die Einheit eines staatlichen Betriebes und der Verwaltungen in hohem Grade im dringlichen Interesse des Landes liegen. (Stärklicher Beifall.)

Allerdings spreche ich nicht mit den Entschlossenheit, als Vertreter einer Partei, wenn auch ohne

Zweifel in rechtlicher Hinsicht, sagen: „Die Schweizer Bahnen dem Schweizer Volk.“ Das ist ein Wort, das sehr schön ist, aber schließlich doch nur ein Schlagwort ist. Es müssen da sachliche, zwingende Gründe vorhanden und in der Natur der Sache gelegen sein. So lange solche nicht nachgewiesen werden können, wollen wir die Sache bleiben lassen.

Nun, Verehrteste, glaube ich, ich komme jetzt auf die Begründung meiner Ansicht zu sprechen; es ist vor allem die Forderung festzuhalten, daß die Bahnen um einen annäherbaren Preis erworben werden können; das sage ich mir zum vornehmsten. Wenn der Preis gestellt werden muß, so muß ich nicht die Worte signalisieren und die Spekulationen ihn stellen; so kann das Schweizervolk nicht dabei sein. Der Preis muß annehmbar sein. Die Ausmittlung hierüber ist nun allerdings nicht eine sehr leichte Sache. Eine Grundfrage haben wir, eine unabweisliche und schließlich durchschlagende in den Konventionen. In den Konventionen heißt es, wenn der Bund die Bahnen erwerben will, so muß er dafür bezahlen den zu vier Prozent kapitalisierten jährlichen Durchschnittsertrag oder, wenn dieser kapitalisierte Durchschnittsertrag nicht gleich kommt den Anlagelosten, so muß er die Anlagelosten bezahlen. Das ist eine Formel, die beim ersten Blick nicht sofort verständlich und nicht von Ihnen allen richtig interpretiert befunden werden ist.

Ich will nur ein Beispiel beifügen. Nehmen wir die Jura-Simplonbahn. Die hat ungefähr einen Durchschnittsertrag von 10 Millionen Franken in den letzten zehn Jahren von 1888-1897. Wenn nun nach Reinertrag zurückgelaut werden sollte, so müßte der 25-jährige Wert bezahlt werden, also 250 Millionen. Die Bahn hat aber mehr Geld in ihr Netz gesteckt als 250 Millionen. Wie wir nachgewiesen haben, hat sie jetzt 290 Millionen darin angelegt, und wenn der Bund kaufen will, wird er nicht 250 Millionen, sondern er muß 290 Millionen bezahlen. Nun war es unsere Aufgabe, auszumitteln den fünf Hauptbahnen, wie groß war der Reinertrag jeder dieser Bahnen in jedem der 10 Jahre, die dem Jahre 1897 vorausgingen. Der Reinertrag mußte festgestellt werden an Hand der Rechnungen der Gesellschaften und der Eisenbahndirektion. Diese Feststellung hat stattgefunden für die Jahre 1888 bis 1895, und zwar so, daß die Eisenbahngesellschaften, denen wir diese Erhebung zur Verfügung mitgeteilt hatten, im allgemeinen damit einverstanden waren. Die Differenzen sind keine entstanden. Ich will sagen, bei vier Millionen Gotthardbahn waren sie zwei Millionen Franken. Wir erklären das nicht als große Differenz. Wir haben dann für 1896 und 1897, weil wir die Resultate des Betriebes noch nicht konnten, Wahrscheinlichkeitsrechnungen aufgestellt. Wir haben auf zehn Jahre zurückgerechnet, wie viel jährlich der Verkehr zu oder abgenommen hat, und den Durchschnitt haben wir verzeichnet als Betriebsertrag und haben dann für das Jahr 1896 den betreffenden Prozentfuß angelegt.

So haben wir nun eine Aufstellung bekommen über den Reinertrag der fünf Hauptbahnen. Ich will bemerken, seitdem die Rechnungen fertig geworden, kennen wir auch das Resultat von 1896. Ich habe kontrollieren lassen, wie diese Ergebnisse stimmen. Es ergibt sich das repräsentative Resultat einer hundertjährigen Wertehrszunahme, die viel bedeutender ist, als man erwartete; sie war 5 1/2 Prozent, nicht nur 1 Prozent, wie wir gerechnet haben. Und wie ich gleich nachgesehen im Jahre 1897, kennen wir die Betriebsergebnisse für die ersten 11 Monate des Jahres; für den Dezember sind sie uns noch nicht bekannt. Danach haben wir dann die Anlagelosten feststellen müssen; das war keine so schwierige Arbeit; wir hatten die Baurechnungen, die gereinigt werden mußten, und daraus konnte man die wirklichen Anlagelosten jeder Bahn konstruieren.

Nun ist ja richtig, daß die Bahnen mit unsern Aufstellungen nicht einverstanden sind. Früher waren wir mit Bezug auf den Reinertrag sehr nahe beisammen. Bei der Gotthardbahn waren wir mit der Verrechnung der Anlagelosten ganz in Uebereinstimmung. In letzter Zeit sind die Amortisationen ganz andere geworden; ich werde darauf noch zurückkommen.