

IV.

Jernbanernes Overgang til Staten i Schweiz.

Den første schweiziske Jernbane, Zürich-Baden-Banen, 23 Kilometer lang, aabnet d. 9. August 1847, anlagdes af et privat Selskab; men allerede et Par Aar efter gik Forbundsraadet over til den Anskuelse, at Jernbanevæsenet burde være et Statsanliggende, og et Lovforslag i den Retning fremlagdes. Den lovgivende Forsamlings Flertal holdt imidlertid paa det private Initiativ og vilde end ikke indrømme Forbundet Retten til at meddele Koncessionerne. Den schweiziske Jernbanelov af 28. Juli 1852 overlod det til Kantonerne at meddele Koncession paa Jernbanernes Anlæg og Drift. Dog skulde Forbundet sanktionere Koncessionerne, og Sanktion skulde kun meddeles, naar Forbundets militære Interesser ikke truedes ved den projekterede Linje. Forbundet skulde desuden vaage over, at de forskellige Baner blev ensartet byggede. I enhver Koncession skulde ogsaa Betingelserne for Linjens Indløsning angives.

I Henhold til denne Lov tog man altsaa fat paa Anlæg af Jernbaner i Schweiz. Og det private Initiativ viste sig Opgaven fuldt voxen; de Fejl, der i Begyndelsen blev begaaet, ramte i alt Fald ikke andre end de paagældende Private. Landet overspændtes af et fuldstændigt Jernbanenet, skønt Terrænforholdene i dette lille Bjergland maatte volde større Vanskeligheder end i noget andet europæisk Land.

Loven af 1852 havde ikke været ganske heldig,

IV.

Jernbanernes Overgang til Staten i Schweiz.

Den første schweiziske Jernbane, Zürich-Baden-Banen, 23 Kilometer lang, aabnet d. 9. August 1847, anlagdes af et privat Selskab; men allerede et Par Aar efter gik Forbundsraadet over til den Anskuelse, at Jernbanevæsenet burde være et Statsanliggende, og et Lovforslag i den Retning fremlagdes. Den lovgivende Forsamlings Flertal holdt imidlertid paa det private Initiativ og vilde end ikke indrømme Forbundet Retten til at meddele Koncessionerne. Den schweiziske Jernbanelov af 28. Juli 1852 overlod det til Kantonerne at meddele Koncession paa Jernbanernes Anlæg og Drift. Dog skulde Forbundet sanktionere Koncessionerne, og Sanktion skulde kun meddeles, naar Forbundets militære Interesser ikke truedes ved den projekterede Linje. Forbundet skulde desuden vaage over, at de forskellige Baner blev ensartet byggede. I enhver Koncession skulde ogsaa Betingelserne for Linjens Indløsning angives.

I Henhold til denne Lov tog man altsaa fat paa Anlæg af Jernbaner i Schweiz. Og det private Initiativ viste sig Opgaven fuldt voxen; de Fejl, der i Begyndelsen blev begaaet, ramte i alt Fald ikke andre end de paagældende Private. Landet overspændtes af et fuldstændigt Jernbanenet, skønt Terrænforholdene i dette lille Bjergland maatte volde større Vanskeligheder end i noget andet europæisk Land.

Loven af 1852 havde ikke været ganske heldig,

forsaavidt angik Bestemmelserne om, hvad der tilkom Forbundet, og hvad de enkelte Kantoner. I 1872 afløstes den af en ny Lov, der betydeligt udvidede Forbundets Kompetence, og som navnlig overdrog Retten til at meddele Koncessionerne til Forbundet. Nogle specielle Jernbanelove ere ogsaa blevne vedtagne, men i Hovedsagen forblev Loven af 1872 i Kraft indtil nu.

I alle Koncessionerne findes der Bestemmelser angaaende Banernes mulige Overgang til Forbundet til en given Tid. Dette Tidspunkt indtraf for en af Banerne d. 1. Maj 1883, og Forbundsraadet maatte nu besvare det Spørgsmaal, om det vilde eller ikke vilde benytte sig af sin Ret til at overtage Banen. Svaret lød: Nej! Og Motiveringen af dette benægtende Svar gik ud paa, at den finansielle Risiko vilde være for stor. Den lovgivende Forsamlings Flertal billigede dette Standpunkt. Derimod vedtoges der samme Aar, 1883, en Lov om Jernbanernes Regnskabsvæsen, der bl. a. tilsigtede at forhindre, at Banernes Anlægskonto, der ifølge Koncessionerne angiver Minimumsprisen for Banernes Indløsningssum, blev for stærkt belastet.

Efter at Forbundet saaledes i 1883 havde ladet Lejligheden til at overtage en Bane gaa ubenyttet hen, kunde der i en Aarrække ikke være Tale om at overtage nogen Bane ved Opsigelse af Koncessionen, eftersom den næste Forfaldstermin først indtraf i 1898. Men Talsmændene for Statsbanesystemet lagde ikke derfor Hænderne i Skødet, og Forbundsraadet, hvor disse Talsmænd efterhaanden havde faaet Fodfæste, besluttede at forsøge en ny Methode, som man har kaldt »le système de pénétration«, fordi den bestod i, at Forbundet skulde »trænge ind i« Selskaberne ved efterhaanden at opkøbe de flest

mulige Aktier; derved vilde Forbundet vinde Indflydelse paa Generalforsamlingerne, og maaske vilde det saa lykkes at komme til en fordelagtig venskabelig Overenskomst. En venskabelig Overenskomst om Banernes Køb var naturligvis altid, ogsaa udenfor de i Koncessionerne fastsatte Forfaldstider, tilladt. Ja, Forbundsraadet var paa dette Tidspunkt endog af den Anskuelse, at kun paa den angivne Maade vilde der kunde naas et for Forbundet gunstigt finansielt Resultat. Forskellige Forsøg gjordes uden dog at lykkes. Men i 1891 lykkedes det saa fuldstændigt at »trænge ind i« et af Selskaberne (»Central«), at alle dets Baner kunde erhverves, og den lovgivende Forsamling gav ogsaa sit Samtykke dertil, — men 91,698 Borgere forlangte, at Loven skulde forelægges Folket (»Referendum«), og ved Folkeafstemningen d. 6. Decbr. 1891 stemte af 653,792 indskrevne Vælgere 289,409 imod, kun 130,729 for. Loven var saaledes bortfalden. Iblandt Nej-Stemmerne fandtes ikke blot de principielle Modstandere af Statsbanesystemet, men ogsaa Folk, der mente, at Forbundet betalte Aktierne for dyrt, og denne Anskuelse hyldedes vel endog af de fleste blandt Nej-Stemmerne.

Folkeafstemningen af 1891 gjorde en Ende paa den saakaldte Penetrationspolitik, overhovedet paa alle Forsøg paa at købe Baner efter mindelig Overenskomst. Forbundsraadet forstod nu, at Schweizerfolket, i hvis Haand den endelige Afgørelse dog altid maatte ligge, aldrig vilde give sit Minde til et Køb af Baner, medmindre man kunde overbevise det om, at Købet vilde være fordelagtigt for Køberen; men Folket vilde sandsynligvis tro, at naar Selskaberne fandt de dem tilbudte Salgsbetingelser acceptable, saa vilde disse vistnok være gode for Sælgeren, men

byrdefulde for Køberen. Den venskabelige Overenskomsts Vej maatte derfor forlades, og andre Veje, ad hvilke Banerne kunde erhverves, maatte findes. Adskillige mente, at man kunde gaa den ganske vist meget ligefremme Vej: at expropriere Banerne mod en passende Erstatning. Andre anbefalede mere lempelige Methoder.

I 1895 vedtoges en Lov om Aktionærernes Stemmeret. Det bestemtes heri, at kun de Aktionærer, hvis Aktier havde været indskrevne et halvt Aar før Generalforsamlingen, havde Ret til at stemme. Man angav, at Formaålet med denne Bestemmelse var at svække de udenlandske Aktionærers Indflydelse i de schweiziske Jernbaneselskaber; — men dette Formaal forfejledes ganske, idet en meget stor Mængde af de smaa Aktionærer undlode at lade deres Aktier notere, og disse smaa Aktionærer ere netop overvejende Schweizere; de store udenlandske Aktieejere havde derimod ikke nogen Betænkelighed ved den nævnte Formalitet; de lod deres Aktier notere og erhvervede nu Flertal paa Generalforsamlingerne, hvad de før havde manglet. Lovens virkelige Formaal var imidlertid at forøge Statens Indflydelse indenfor Jernbaneselskabernes Bestyrelse. Ikke blot fik Forbundet og Kantonerne Ret til at lade sig repræsentere i Selskabernes Bestyrelsesraad, men der tilstodes endog Forbundsraadet Ret til at »annulere Generalforsamlings- og Bestyrelsesbeslutninger, der maatte forekomme det egnede til alvorligt at skade vigtige almene Interesser«.

Et endnu vigtigere Skridt henimod Forbundets Overtagelse af Jernbanerne skete snart efter ved en ny Lov om Jernbanernes Regnskabsvæsen. I Koncessionerne er det fastsat, at hvis Forbundet vil overtage Banerne ved Koncessionens Udløb, skal det

betale 25 Gange Nettoudbyttet, beregnet gennemsnitligt for de sidste 10 Aar, dog i ethvert Fald ikke mindre end, hvad Anlægget har kostet. Forbundsraadet skønnede nu, at Udtrykkene »Nettoudbytte« og »Anlægskapital« ikke tilstrækkeligt var definerede ved Koncessionerne og ved Loven af 1883. Nu skulde ikke blot disse Begreber klares lidt bedre, men navnlig gik Loven ud paa, at i Tilfælde af Meningsforskel mellem Forbundet og Selskaberne angaaende Banernes Overgang til Staten skulde Forbundsdomstolen kende, og ikke de Voldgiftsdomstole, der ifølge adskillige Koncessioner havde faaet den Opgave at afgive Kendelser i saadanne Spørgsmaal. Loven herom vedtoges d. 27. Marts 1896, men ikke uden betydelig Opposition. Det blev gjort gældende, at Staten burde handle loyalt og ikke havde Lov til at krænke velerhvervede Rettigheder; men det vilde ikke være loyalt, om den benyttede sin Magtstilling til ensidigt i sin Interesse at forandre den Kontrakt — Koncessionen nemlig — som den i sin Tid selv havde underskrevet. Lovens Tilhængere svarede, at en Jernbanekoncession ikke kunde opfattes som en Kontrakt; den maatte tværtimod opfattes som en Slags Lov eller som en Statsakt, der ganske vist skabte Rettigheder, men som Staten dog altid kunde ændre, naar den undlod at krænke disse Rettigheder. Man benægtede, at den foreslaaede Regnskabslov krænkede nogen Rettighed, — og vedtog den som sagt. 59,706 Borgere forlangte imidlertid Referendum, — men efter en hæftig Kamp sanktionerede Folket Loven, idet 223,228 stemte Ja, 176,577 Nej, d. 4. Oktober 1896.

Efter at denne Lov saaledes var ført igennem, kunde man være temmelig sikker paa, at naar Staten nu vilde beslutte sig til at overtage Banerne, vilde

dette ikke blive en altfor god Forretning for Aktionærerne, en altfor dyr Handel for Staten. I 1897 fremlagde da Forbundsraadet et Lovforslag om Forbundets snarest mulige Overtagelse af de fem Hovedselskaber (Jura-Simplon, Central, Nord-Est, Union-Suisse, Gothard), tilsammen 2578 Kilometer. Hvad der derefter vilde blive tilbage i Privateje, vilde kun være Ubetydeligheder. Forbundsraadet anbefalede varmt sit Forslag: der vilde komme Ensartethed i det schweiziske Jernbanenet, Statsdriften vilde vise sig at være bedre end den private, Tariferne vilde kunne nedsættes, Udlændingenes Indflydelse vilde falde bort, Jernbanefunktionærerne vilde opnaa bedre Pladser, kortere Arbejdstid, højere Løn, og Forretningen vilde ogsaa finansielt set være fordelagtig; thi vel ansloges Erhvervelsen at ville koste ca. 964 Millioner Francs; men pr. Aktie vilde der dog blive betalt tildels noget mindre end Aktiernes nominelle Værdi, og i ethvert Fald betydeligt mindre end Børsværdien.

Skønt Forbundsraadet saaledes lovede meget, blev dets Forslag dog modtaget med Kulde, men efter nogle Ændringer vedtoges det alligevel tilsidst, og endog med et betydeligt Flertal. Imod stemte Størstedelen af det katholske og føderalistiske Højre samt en Del af det liberale Centrum; for stemte hele det radikale Venstre, alene med Undtagelse af 1 Deputeret, hele det yderste, socialistiske Venstre, en Del af Centrum og nogle faa Højremænd.

Forbundsforsamlingen vedtog Loven om Forbundets Overtagelse af Banerne d. 15. Oktober 1897. Men som bekendt skal enhver af Kamrene vedtage Lov forelægges Folket (»Referendum«), hvis 30,000 Vælgere forlange det inden tre Maaneders Forløb efter Lovens Bekendtgørelse. 85,891 Vælgere for-

langte nu denne Lov forelagt Folket, og som Afstemningsdag fastsatte Forbundsraadet d. 20. Febr. 1898.

En heftig Agitation, for og imod Loven, begyndte nu.

Først tog Socialisterne fat. De var ikke helt fornøjede med Loven; den var dem ikke »demokratisk« nok; den indeholdt saaledes ikke nogen Bestemmelse om, at Jernbaneembedsmændene skulde udnævnes af Folket; den vilde i Øjeblikket lægge en større Magt i Hænderne paa et ikke-socialistisk Parti, det nu regerende radikale Parti; — men til Syvende og sidst vilde Magten vel nok falde i Hænderne paa Socialisterne, »hvem Fremtiden jo tilhører«, og i ethvert Fald bøde »de socialistiske Principer« at stemme for Loven, da denne betød »en Sejr over Kapitalismen«, og vilde føre en Milliard ud af Privatejendommen og over i Statsejendommen. Alt Statsvæsen er jo godt, efter Socialismens Katekisme; altsaa maatte der ogsaa stemmes for denne Lov.

Det radikale Parti er det for Tiden i Schweiz herskende, og af de ovenfor antydede Grunde anbefalede det Lovens Vedtagelse. Kun en enkelt særligt fremragende radikal Politiker udenfor Lovgivningsmyndighederne, Numa Droz, skrev mod Loven. Han offentliggjorde et opsigtvækkende Skrift, i hvilket han stærkt angreb den planlagte Operations økonomiske og finansielle Side. Forbundsraadets finansielle Beregninger stemples helt igennem som altfor optimistiske.

Men den alvorligste Modstand mødte Loven hos det katholske Parti. Partiet holder paa de føderalistiske Principer, er bange for en Udvidelse af Forbundets Competence, og fandt det meget betænkeligt at lægge Jernbanevæsenet i Statsmagtens

Haand. Enkelte af Partiets Medlemmer sluttede sig dog til Loven, dels af særlige lokale Interessesyn, dels fordi de personligt paavirkedes af et af Forbundsraadets Medlemmer, Zemp, der inden han kom ind i Forbundsraadet, hvor han forøvrigt udelukkende fandt radikale Kolleger, havde været en af det katolske Højres Førere. Nu var det ved Skæbnens Ironi netop faldet i hans Lod at blive Forbundsraadets Ordfører for Loven, der var udarbejdet netop i hans Departement.

Ogsaa det for Størstedelen protestantiske liberalt-konservative Parti bekæmpede — som principiel Modstander af Statssocialismen — Loven.

Den Kamp, der før Folkeafstemningen blev ført, er den voldsomste, man i lange Tider har set i Schweiz. Afstemningen fandt, som anført, Sted d. 20. Februar d. A. Af 734,000 stemmeberettigede Borgere deltog 570,000 i Afstemningen, — den største Deltagelse, der hidtil er bleven noteret i Schweiz: 386,634 stemte Ja, 182,718 Nej. Ja-Stemmerne faldt især i de tyske protestantiske Kantoner, Zürich, Bern osv. I Fribourg var der en meget stor Nej-Majoritet; i de smaa katolske Kantoner Uri, Schwytz, Unterwalden osv. ligeledes Nej-Majoriteter; fremdeles i Kantonerne Valais, Neuchâtel, Genf osv. — Paa en saa stor Majoritet for Loven havde man ikke gjort Regning.

Allerede to Dage efter denne Afstemning begyndte Forbundsraadet at opsigte Koncessionerne, og i Begyndelsen af næste Aarhundrede vil Forbundet være i Besiddelse af næsten hele det schweiziske Jernbanenet.

(Uddrag af Horace Michelis Beretning i »Musée Social, Circulaire Nr. 18«, 25. Maj 1898).

A. P.-St.
