

Schweizerisches Bundesblatt.

30. Jahrgang. III.

Nr. 37.

10. August 1878.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Bericht

einer

Fraktion der ständeräthlichen Commission, betreffend
das Gotthardbahnunternehmen.

(Vom 7. August 1878.)

Tit.!

Die Subvention der Gotthardbahn durch den Bund hat finanziell und politisch für die gesammte Schweiz die wichtigsten Folgen. Die Kantone der Ost- und Westschweiz sehen darin nicht nur die Unterstützung einer Eisenbahn, welche ihren Interessen nicht dient, sondern die ausnahmsweise Begünstigung einer finanziellen Unternehmung, welche ihre Interessen empfindlich verletzt. Sie sehen in der Unterstützung eine Verletzung der eidg. Gesetzgebung, ja der Bundesverfassung. Zweck des nachstehenden Antrages ist es, zu versuchen, ob nicht eine billige Verständigung zwischen den streitenden Parteien erzielt werden könnte.

Vor Allem müssen wir jedoch die Frage der Verfassungsmäßigkeit einer Subvention behandeln.

I. Ist die Unterstützung der Gotthardbahn durch den Bund constitutionell zulässig.

Es wird behauptet, eine Unterstützung der Gotthardbahn durch den Bund sei mit § 23 der Bundesverfassung nicht übereinstimmend und gegen das Eisenbahngesetz. Wir beziehen uns auf die Berichte

des Bundesrathes und der Mehrheit der nationalrätlichen Commission, und heben nur hervor, daß § 23 einfach von Unterstützung öffentlicher Werke spricht, und die Eisenbahnen so wenig als Straßen ausschließt. Es ist auch bereits an den Seedamm bei Rapperschwil ein Beitrag gegeben worden, ohne daß man darin eine Ungesetzlichkeit erblickte. Ja es hätte der Bund das Recht gehabt, die Eisenbahnen gänzlich zur Staatssache zu erklären. Auch das Eisenbahngesetz widerspricht einer Unterstützung nicht, obgleich es bis jetzt Uebung und Grundsatz des Bundes war, sich bei Eisenbahnen nicht zu betheiligen. Im Gegentheil sieht § 3. eine Unterstützung der Alpenpässe vor.

Nach Verfassung und Gesetz steht es deßhalb der Bundesversammlung ganz frei, eine Subvention zu gewähren oder nicht.

Eine andere Frage freilich ist es :

II. Darf der Bund aus national-schweizerischen Rücksichten einen Alpenpass entgegen dem Willen der Ost- und Westschweiz bevorzugen?

Bei Unterstützung der Gotthardbahngesellschaft muß die Bundesversammlung mit aller Vorsicht vorgehen und trachten, im Einverständniß mit den Vertretern der Ost- und Westschweiz einen dahergigen Beschluß zu erwirken, wenn nicht die Gotthardbahnunterstützung eine zweite Burgunderbeute werden soll, welche die schweizerische Eintracht stört.

Es sind 20 Jahre verflossen und noch ist der weit unbedeutendere Oronstreit im Kanton Waadt nicht vergessen. Die Frage über Unterstützung der Gotthardbahn ist viel weittragender und in ihren Folgen viel weitgreifender. Wir dürfen uns nicht blind mit dem Satze trösten: „Ja die Sache wird sich schon wieder machen.“ Die Ost- und Westschweiz hat ein Recht, zu verlangen, daß ihrer Stimme im Rathe ebenfalls Rücksicht getragen werde.

Wenn constitutionell die Bundesversammlung auch, zweifelsohne, das Recht hat, die Gotthardbahn zu unterstützen, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß man bis jetzt noch nie daran gedacht hat, der Bund solle eine Eisenbahn, die in finanziell mißliche Verhältnisse gerathen ist, subventioniren. Ja bei den Verhandlungen der eidg. Räte über den Gotthardbahnvertrag im Jahr 1870 wurde sozusagen von allen Rednern, welche auf Seite der Gotthardbahn standen, des bestimmtesten erklärt, daß der Bund für keine Unterstützung werde angegangen werden. Wir berufen uns auf die

Berichterstattungen der Herren Brunner im Nationalrath, Kappeler im Ständerathe, die Voten des Herrn Escher und Anderer.

Allerdings kann man heute mit der Antwort kommen: „Die Verhältnisse haben sich geändert.“ Einem derartigen Raisonement aber kann wohl kaum größere Bedeutung beigelegt werden, als die einer Entschuldigung. Man ging damals wirklich allgemein von der Ueberzeugung aus, der Bund solle nicht in Anspruch genommen werden, und hat deßhalb auch die Erklärung unumwunden abgegeben.

Es liegt in derartigen materiellen Fragen, namentlich in einem Bundesstaat mit durchkreuzenden kantonalen Interessen, etwas Verletzendes, Unternehmungen zu unterstützen, welche concurrirende Interessen anderer Kantone schädigen, es sei denn, daß billige Rücksicht auch diesen getragen werde. Seit Jahrzehnten stritten sich die Kantone der Schweiz um den Vortheil eines Alpenüberganges. Lange Zeit hatte ein ostschweizerischer Alpenübergang den Vorzug und war auch nahe der Realisirung, wenn nicht der Kanton Tessin die Ausführung der Monte Cenere-Linie beharrlich als unerläßliche Bedingung der Konzession aufgestellt hätte. Die Hoffnungen der Ostschweiz wurden getäuscht; der Gotthard trat in den Vordergrund unter Mitwirkung Italiens und Deutschlands, der Kantone und der beteiligten Gesellschaften. Wir wissen alle aus Erfahrung, daß derartige Enttäuschungen empfindlich schmerzen, daß sie aber auch verschmerzt werden, wenn man der Macht der Verhältnisse unterliegen muß. Wenn jedoch, ohne Verständigung, durch die höhere Intervention des Bundes oder aber durch dessen finanzielles Einstehen, wozu alle in gleiche Mitleidenschaft gezogen werden, der Knoten zerschnitten wird, so muß ein Stachel zurückbleiben, der spät oder früh seine nachtheiligen Folgen hat.

Man könnte das Einschreiten des Bundes damit rechtfertigen, daß es den beteiligten Kantonen nicht möglich sei, ein großes nationales Werk, das im Interesse eines großen Theiles der Schweiz ist, zu Stande zu bringen. Wenn aber die zunächst interessirten Kantone für Forderungen, die ihre Kräfte nicht übersteigen, nicht eintreten wollen, soll dann einem Theile der Schweiz, welcher durch die Konkurrenz noch dazu verletzt wird, zugemuthet werden, daß er für das Unternehmen seinen Antheil bezahle. Seien wir nach allen Richtungen hin gerecht und billig. Treibe man die Frage nicht auf die Spitze, sondern trachten wir, daß von beiden Parteien jede etwas zu- oder nachgibt.

Wäre es nun zu viel gefordert, wenn von den Gotthardbahn-Kantonen und den interessirten Gesellschaften verlangt würde, daß

sie die Hälfte der Subvention übernehmen, welche der Schweiz zugemuthet wird. Es sind bis jetzt bereits 2,800,000 Franken definitiv zugesagt, und wir glauben nicht, daß einer der Kantone, welche diese Beschlüsse gefaßt haben, wieder zurücktreten wird. Es verblieben 1,200,000 Franken. Nun aber sind die großen Kantone Bern, Zürich, Luzern und Tessin, es ist der stark interessirte Kanton Uri da, welche alle mit verpflichtet sind, für diese noch fehlenden Fr. 1,200,000 einzustehen. Es wird wohl Keiner, der die Verhältnisse dieser Kantone kennt, behaupten wollen, daß es ihre Kräfte übersteigen würde, eine solche Summe aufzubringen.

Wenn der Kanton Freiburg über 30 Millionen Eisenbahnschulden hat, wenn Waadt 14 Millionen für seine Eisenbahnen opferte, Neuenburg, St. Gallen und Graubünden ihre finanziellen Mittel in weit höherem Maßstabe anstrebten, so darf für das verhältnißmäßig nicht zu große Opfer auch die finanzielle Kraft der zunächst betheiligten Kantone angegangen werden. Es hat das Einstehen des Bundes, ohne daß die Kantone hinlänglich das Ihrige gethan haben, auch deßhalb seine nachtheiligen Folgen, weil die Consequenzen eines derartigen Beschlusses für die Finanzen der Eidgenossenschaft zu belästigend werden könnten. Man braucht wohl einfach auf die Erfahrungen hinzuweisen, welche Kantone und Gemeinwesen in der Schweiz gemacht haben, um zum Schluß zu gelangen, daß wir hier mit aller Vorsicht vorgehen sollen. Alle Kantone, welche diese Bahn betreten haben, sind durch die unabweisbare Macht der Verhältnisse und der Consequenz dazu gelangt, nicht beim ersten Schritte stehen zu bleiben, namentlich nicht, wenn sie die Frage so leichtthin, ohne gehörige Aufstellung von bestimmten Cautelen, aufgenommen haben. Der Bund steht gegenwärtig ungefähr in ganz derselben Situation, in welcher der Kanton Bern bei Beginn der Ostwestbahnkalamität stand. Ein durch den Bund und zwar mit Recht protegirtes Unternehmen kommt in finanziell schwierige Verhältnisse. Es wird die zuerst nicht begehrte Mithilfe des Bundes angegangen. Zur Beruhigung werden all' die finanziellen Hilfsapparate in Bewegung gesetzt, welche eine finanzielle Sicherheit bedingen sollen: Generalakkord, Finanzausweis mit Aktien- oder Obligationenbetheiligung des Unternehmers, der mit diesen Papieren ausbezahlt wird, währenddem die Gesellschaft mit denselben ihren Finanzausweis leistet, das heißt mit andern Worten, mit Bauschulden ihre Leistungsfähigkeit beweist. Wer erinnert sich hiebei nicht an Hrn. Hildebrand und die ganze seither allgemein verurtheilte Eisenbahnmanipulation. Wir hatten damals noch zu wenig Erfahrungen, und dieß kann man allerdings zur Entschuldigung anführen. — Sollen wir aber jetzt eine zweite Auflage des da-

mals verfehlten Vorgehens, und zwar in größerem Maßstabe wiederholen?

Oder aber sollen wir ein uns noch viel näher liegendes Beispiel anführen. Verschiedene Gemeinwesen, namentlich Winterthur, Zofingen, Baden, sind für die Nationalbahn eingestanden. Trotz aller Voraussetzung fiel das Unternehmen, wie jetzt die Gotthardbahn, in finanziell schwierige Lage und konnte nicht mehr fortgesetzt werden. Trotz der Warnung von verschiedenen Seiten her ließen sich die Gemeinwesen, ohne gehörige Vorsichtsmaßregeln aufzustellen, in neue Subventionen ein, welchen wieder, um das erste Geld zu retten, andere folgen mußten. Der Kanton Bern und der Kanton Zürich haben mit geringen finanziellen Opfern ihre Eisenbahnsubventionen begonnen. Ein Schritt führte sie zum andern. Zofingen, Winterthur und Baden haben ihre Kräfte auf diese Weise erschöpft. Hätten sie die eine oder andere Bahn etwas in den Hintergrund gestellt und hinlänglich Sicherheitsmaßregeln getroffen, sie wären nie so weit gekommen.

Wir können nun Jene nicht begreifen, welche das Vorgehen der bei der Nationalbahn beteiligten Gemeinden scharf tadelten und nun dem Bund anrathen, ganz den gleichen Weg in seinem ersten Eisenbahnsubventionsvorgehen einzuschlagen.

Man muthet nun dem Bund zu, er solle mit den beteiligten Eisenbahngesellschaften einzig das Fehlende übernehmen, für die Gesellschaft und ihre begangenen Fehler in den Riß stehen, er solle offiziell die Erklärung abgeben, daß mit den vorhandenen Mitteln die Ausführung des Unternehmens möglich sei. Wir glauben, es solle dieß nur geschehen, wenn der Bund bestimmte Bedingungen an seine Subvention knüpft, und das sind vor Allem die, daß die Kräfte der Kantone ebenfalls so viel möglich in Anspruch genommen werden, und daß das Unternehmen für seine Ausführung hinlänglich Garantie bietet, so daß eine zweite und dritte Nachsubvention nicht zu befürchten ist.

Wir stellen diese Bedingungen auch im Interesse der Durchführung des Unternehmens, welches nun einmal auf solide, nüchterne Basis gestellt werden soll. Das Subventionsprojekt soll nach der Ansicht des Bundesrathes dem Referendum unterstellt werden. Wird die nüchterne, in Finanzfragen sehr heikle Bevölkerung der Schweiz dazu stimmen, wenn nicht hinlängliche finanzielle Garantien vorhanden sind? Wird die Ost- und Westschweiz, wird ein großer Theil der Mittelschweiz dazu stimmen, wenn nicht der Frage der giftige Stachel benommen wird? Dürfen wir selbst große materielle Fragen rücksichtslos um andere hohe Interessen in den Vorder-

grund stellen, wenn dadurch die Eintracht der Schweiz auf lange Zeit gestört und zerrissen wird? Wir glauben Nein, und bringen deßhalb unsern Vermittlungsversuch.

Dieser Vorschlag ist aber auch nach anderer Richtung hin im Interesse des Unternehmens selbst. Vielfach ist die Befürchtung vorhanden, daß die vorhandenen Mittel zur Ausführung des Baues und Verzinsung der Aktien und Obligationen während des Baues nicht hinreichen. Wie wir später zeigen werden, ist diese Befürchtung nicht so unbegründet. Einig gehen Alle darin, daß die Betriebseinnahmen, wenigstens in den ersten Jahren, nicht ausreichen, die Obligationen zu verzinsen. Es wird deßhalb von der Gotthardbahndirektion sowohl, als vom Bundesrath die Anlegung eines Reservefondes zur Bestreitung der Obligationenverzinsung vorgeschlagen. Dieser erstreckt sich jedoch nur auf 3 Jahre und stützt sich auf eine nach der Ansicht vieler Techniker zu optimistische Voraussetzung. Wir stehen somit vor der Aussicht, daß wir eine Unternehmung mit 28 Millionen unterstützen, welche doch in den ersten Jahren des Betriebs ihrem Ruin entgegengeht.

Wir wissen wohl, daß man uns einwenden wird, daß das uns nicht kümmern soll, es sei dann so und so viel Kapital mehr engagirt, es sei die Ausführung des Unternehmens dann finanziell ein so gesichertes. Wir müssen gestehen, daß wir zu einer solchen Ausführung des Unternehmens nicht Hand bieten könnten. Es soll das Privatkapital mit 12 Millionen Franken neuen Obligationen ersten und zweiten Ranges sich betheiligen. Es sollen die ausstehenden Aktiengelder im Betrag von 14 Millionen zur Einzahlung gebracht werden. Es sollen die noch nicht einbezahlten Obligationen im Betrag von 20 Millionen sich wieder dem Unternehmen zuwenden. Dieß alles soll dadurch erwirkt werden, daß das Unternehmen neuerdings und in erhöhtem Maße unter das Protektorat des Bundes gestellt wird, und daß der Bund in offizieller Weise die Verantwortlichkeit übernimmt, daß mit den nun vorhandenen Mitteln die Ausführung möglich wird. Wie nahe liegt hier nicht die Vermuthung, daß das leichtgläubige Kapital durch das Entstehen des Bundes ermuntert wird, sich beim Unternehmen zu betheiligen, daß die Banquiers dafür sorgen werden, daß die Gotthardpapiere momentan in die Höhe steigen, daß sie sich der in ihren Portefeuilles liegenden Obligationen entledigen und daß dann das Publikum durch das Entstehen des Bundes getäuscht wird. Hüten wir uns, irgendwie Hoffnungen hervorzurufen, welche sich nachher als unrichtig herausstellen. Nichts schadet der Würde und Achtung eines Staates mehr, als wenn er mit seiner unparteiischen Autorität Finanzoperationen unter seine Protektion nimmt, von

welchen das Publikum später das Opfer wird. Wir haben im Auslande und in der Schweiz hinlängliche Erfahrungen gemacht, wie nachtheilig ein solches Vorgehen wirkt. Wie der Bund finanziell und moralisch das Unternehmen unterstützen soll, so soll er auch sich ganz bestimmt darüber versichern, daß das Ganze auf solide, roelle Basis gestellt wird. Wir wollen uns nicht der Gefahr aussetzen, daß das Publikum, welches sich mit neuen Geldern betheiligen muß, uns den Vorwurf macht, es sei durch die obersten eidgenössischen Räthe irre geführt worden.

Der Bericht der nationalrätlichen Kommission führt nun aber für den Vorschlag, daß der Bund ohne Mitleidenschaft der Kantone eintreten soll, den Umstand an, daß die Kantone nicht angegangen werden können, weil nicht sie sich verrechnet haben, weil sie gar nie zu einer Berathung beigezogen wurden, weil sie der Vergeudung der tessinischen Thalbahnen ganz fern standen, weil sie auch vor der Luzernerkonferenz gar nie befragt wurden und nun nachträglich nur zum Zahlen herbeigerufen werden.

Es wäre dieß allerdings richtig, wenn die Bundesversammlung und der Bund, d. h. die Eidgenossenschaft, zu welcher die Ost- und Westschweiz so gut als die Mittelschweiz gehört, mit dem Bundesrath identifiziert wird. Dieß aber kann doch nicht angenommen werden. Wenn der Bundesrath gefehlt hat, wenn er und seine Angestellten der Frage nicht hinlänglich Aufmerksamkeit schenken, woran theilweise freilich die verfehlte Organisation und die Statuten der Gotthardbahn Schuld sind, so folgt doch daraus nicht, daß die Bundesversammlung, die gesammte Schweiz, nun für das Vorgehen des Bundesrathes eintreten und auf demselben verfehlten Wege verbleiben soll. Jetzt tritt zum ersten Male die Verantwortlichkeit an die eidgenössischen obersten Behörden heran, und sie müssen nun entscheiden, welcher Weg eingeschlagen werden soll. Bis jetzt hat der Bundesrath einzig und allein auf seine Verantwortlichkeit gehandelt. Er hat die ganze Frage nie vor die eidgenössischen Räthe gebracht. Er hat einer im Ständerath gestellten Interpellation gegenüber es kategorisch verweigert, Auskunft zu geben. Er habe die Verantwortlichkeit, und bei ihm einzig stehe es, zu entscheiden, ob, wann und was er den Räten mitzutheilen für gut finde.

Die Frage ist für die eidgenössischen obersten Behörden noch i n t a k t. An ihnen ist es nun, zu entscheiden, ob die 28 Millionen neue Subventionen einfach der Gesellschaft der Gotthardbahn übergeben werden, und die durch die Schweiz zu leistenden Summen

ohne Betheiligung der Kantone beigebracht werden sollen, oder aber, ob auch die Kantone noch eintreten, und ob bestimmte sichernde Cautelen aufgestellt werden sollen, welche bei dieser zweiten Subvention ein Vorgehen unmöglich machen, wie es bei der ersten Subvention vorgekommen ist. Wir sagen absichtlich die 28 Millionen, denn das Ausland verläßt sich auf die Aufsicht der schweizerischen Behörden, und überbindet der Schweiz die Verantwortlichkeit über das Unternehmen, wie es der Schweiz in Art. 11 des Vertrages von 1869 die Aufsicht überbunden hatte. Es scheint uns nun, die auswärtigen Staaten haben so gut als die Schweiz ein Interesse daran, daß das Unternehmen auf sichere Füße gestellt werde, so gut als die Schweiz und namentlich die Bundesversammlung die Pflicht hat, mit der größten Vorsicht vorzugehen. Wenn wir so zum Schlusse kommen, daß eine Subvention nur unter schützenden, die Ost- und Westschweiz billig berücksichtigenden Bedingungen ausgesprochen werden soll, so fragen wir anderseits: Wäre es der Ost- und Westschweiz zu viel zugemuthet, wenn man vor sie treten würde mit der Bitte, sie solle ihre mithelfende Hand nicht zurückziehen, wenn es gelte, ein Unternehmen, das nun einmal im Gange begriffen und für die Schweiz von großem Interesse ist, mit einer einmaligen limitirten Summe zu unterstützen? Auch ihr gegenüber ist die Eidgenossenschaft niemals zurückhaltend gewesen. Es steht ihnen nicht an, und wir können es von den Bündnern, St. Gallern, Waadtländern, Wallisern, Freiburgern und Genfern nie und nimmer glauben, daß sie die übrige Schweiz mit harter Hand abweisen werden, wenn es sich um eine einmalige Summe von nicht mehr als 4 Millionen handelt, zahlbar in 4 Jahresraten.

Wir begreifen vollkommen die Bedenken, welche sie hegen und haben ihrer Ansicht oben auch Ausdruck verschafft. Wenn es sich aber nur um eine unterstützende Handreichung, eine Unterstützung in beschränkter, limitirter Summe, nicht um ein Entstehen des Bundes für eine Gesellschaft oder ein Unternehmen handelt, dann ändert sich gewiß auch bei ihnen die Frage. Die Furcht, welche nicht ohne Grund existirt, besteht darin, daß der Bund auch fernerhin noch in Mitleidenschaft gezogen werde und das Unternehmen gleichsam zu dem seinigen mache. Wir haben viele Stimmen aus der Ost- und Westschweiz vernommen, welche einer Subvention unter gewissen schützenden Bestimmungen nicht abgeneigt sind.

Gehen wir nun über zur Untersuchung der Frage:

III. Welches sind die Bedingungen, unter welchen die Eidgenossenschaft eine Subvention an den Gotthard beschliessen soll.

1) Die erste Bedingung ist, daß die bei dem Unternehmen zunächst beteiligten Kantone ihr Mögliches ebenfalls thun. Wir haben eben hervorgehoben, daß die ihnen gemachte Zumuthung nicht unbillig ist. Es dachte auch zuerst Niemand daran, daß der Bund nur solle in Mitleidenschaft gezogen werden, viel weniger, daß die beteiligten Kantone ganz frei belassen werden sollten. Erst die Bedenken, daß bei Inanspruchnahme der Kantone und des Bundes beim Referendum, das nicht zu umgehen war, eine Verwerfung zu befürchten sei, bewogen den Bundesrath auch dazu, die ganze Subvention zu übernehmen, in der Aussicht, daß dann die Bevölkerung der von jeder fernern Subvention librirten Kantone mit Ja stimmen werde, und diese dann die Mehrheit zu erwirken vermöge. Wir erachten es nach den Vorgängen der Bundesversammlung von 1870, nach all' den Voraussetzungen, nach der Luzerner Konferenz, nach allen Verhältnissen für nicht gerechtfertigt, wenn eine Majorität der Kantone ohne zwingende Noth die Bundesfinanzen entgegen dem ausgesprochenen Willen eines beim Unternehmen nicht beteiligten Theiles der Bevölkerung in Anspruch nimmt.

2) Sollen für eine programmgemäße Ausführung die nöthigen Garantien verlangt werden, was wir durch temporäre Beschränkung des Netzes zu erreichen suchen.

Wir glauben, daß mit den vorhandenen Mitteln das Projekt auf den nach dem Luzerner Protokoll angenommenen Grundlagen nicht durchgeführt werden kann. Die Folge davon wird sein, daß der Bund von neuem entstehen muß, weil in dem Vertrag der Gotthardbahn mit dem Consortium zur Beschaffung der Obligationsgelder vom Dezember 1877 ausdrücklich eine Bestimmung enthalten ist, daß offiziell von den 3 Subventionsstaaten erklärt werde, die vorhandenen Geldmittel seien zur Ausführung hinreichend. Die auswärtigen Staaten werden sich auf den schweizerischen Finanzausweis berufen, und die Schweiz wird verhaftet werden. Art. 1 des Vertrages lautet wörtlich: Die Gesellschaft hat sich darüber auszuweisen, daß der im Schlußprotokoll der internationalen Konferenz von Luzern vorgesehene Mehrbedarf von 40 Millionen Franken, auch unter Berechnung eines Aktienzinses von jährlich 6 Prozent während der Dauer der Bauzeit, für die Ausführung des reduzierten Baunetzes ausreicht.

Dieser Ausweis ist als geleistet zu betrachten, wenn die Regierungen der drei vertragschließenden Subventionsstaaten, sei es

in ihren Vorlagen an die gesetzgebenden Körper, oder bei der Berathung derselben in den Parlamenten oder in irgend einer andern offiziellen Form aussprechen, daß sie das Bauprogramm der Luzerner Conferenz vom Juni 1877 genehmigen und den durch die Conferenz aufgestellten Kostenvoranschlag für die Ausführung des in der genannten Conferenz festgestellten Netzes als ausreichend erachten.

§ 3 des Vertrages lautet dann: Die Gesellschaft wird den Nachweis über den Besitz, resp. die Sicherung der finanziellen Mittel, deren sie zur Ausführung des gemäß dem Schlußprotokoll der internationalen Conferenz von Luzern festgestellten Bahnnetzes bedarf, dadurch leisten, daß sie einen Beschluß des schweizerischen Bundesrathes, durch welchen dieser Finanzausweis genehmigt wird, beibringt.

Bei dieser Sachlage ist eine genaue Prüfung der finanziellen Verhältnisse um so angezeigt. Wir erachten sie auch um so nöthiger, da das bisherige Schwanken zwischen Voranschlag und Ausführung nicht geeignet ist, das unbedingtste Zutrauen zu erwecken. Wir wollen jedoch das Vergangene nicht weiter berühren und annehmen, daß die Gesellschaft sowohl als der Bundesrath durch das, was vorgefallen ist, zu vorsichtigerem Vorgehen wird veranlaßt werden.

Den Anträgen des Bundesrathes liegt die Anschauung zu Grunde, daß die Frage, „ob die Beschaffung der nach den „Eruirungen der Luzerner Conferenz für die Bauvollendung „des reduzierten Netzes erforderlichen 54 Millionen aus „den dafür in Aussicht genommenen Quellen gelingen „werde“, weder von ihm selbst, noch von den gesetzgebenden Räthen zu erörtern und zu beantworten sei, sondern daß diese Aufgabe lediglich durch eine sorgfältige Prüfung des von der Gesellschaft dem Bundesrath zu leistenden Finanzausweises zu lösen sei, (Clausel 3 des Beschlußentwurfes vom 25. Juni 1878). Wir sind dagegen der Meinung, daß dieser Standpunkt sich höchstens in dem Falle rechtfertigen würde, wenn im Moment der Antragstellung oder Beschlußfassung die Vornahme dieser Untersuchung aus irgend welchen Gründen, die in plausibler Weise zu supponiren übrigens schwerlich Jemanden gelingen dürfte, nicht möglich sein sollte, während dagegen die Erledigung der Subventionsfrage selbst nicht länger verschoben werden dürfte; am allerwenigsten kann sie der Ansicht des Bundesrathes beipflichten, daß er zu dieser Erörterung nicht berufen sei. Vielmehr halten wir die Beantwortung dieser Frage materiell für völlig gleichwerthig mit derjenigen, ob die von der Luzerner Conferenz für die Bauvollendung erforderlich erachteten 54 Millionen für die Ausführung

der Linie Immensee-Pino auch wirklich ausreichen werden, und es kann sogar der Beantwortung der letztern, welcher der Bundesrath, „als der Cardinalfrage“, seine volle Aufmerksamkeit zuwendete (p. 32), nur ein untergeordneter Werth beigemessen werden, so lange die erstere ungelöst ist.

Es muß, ganz allgemein betrachtet, begründete Bedenken erwecken, wichtige Schlußnahmen der gesetzgebenden Räthe zu provoziren, während die Frage, ob dieselben je zur Validität gelangen werden, absichtlich unerörtert gelassen wird. Am wenigsten wird aber ein solches Verfahren zu empfehlen sein, wenn eine Schlußnahme nicht nur von materiellem Gewicht, sondern wie die vorliegende von ganz ungewohnter politischer Bedeutung ist. Es erfordert die Würde der Behörde, daß bei Behandlung wichtiger Staatsgeschäfte nie ausser Acht gelassen werden soll, daß gesetzgebende Körper keine Entscheide fassen, bevor alle ihnen zu Grunde liegenden Fragen, die der Beantwortung fähig sind, auch wirklich als gelöst betrachtet werden können, vor Allem diejenigen, von denen, wie bei der vorliegenden, die Efficacität des Beschlusses abhängt. Gesteigertes Gewicht erlangen diese Betrachtungen, wenn es sich um eine Volksabstimmung handelt, von welcher mancher Orten befürchtet wird, daß sie die Nation in zwei feindliche Lager trennen werde. Einen solchen Akt hervorzurufen, ohne vorher geprüft zu haben, ob das Plebiscit nicht von vornherein hinfällig sei, könnte nicht als eine von der erforderlichen Gravität getragene Anwendung republikanischer Staatseinrichtungen angesehen werden, und es dürfte eine solche Unterlassung überdies den gewünschten Erfolg beeinträchtigen. Man darf vielleicht annehmen, daß die Zurückhaltung des Bundesraths ihre theilweise Erklärung darin finde, daß ihm bei Anfertigung seines Berichts und Feststellung seiner Anträge die für Erörterung der Möglichkeit der Leistung des Finanzausweises der Gesellschaft erforderlichen Momente nicht in der Vollständigkeit zur Verfügung standen, wie den Commissionen der beiden Räthe; jedenfalls sind die letztern und die Bundesversammlung selbst nicht in der Lage, die Beantwortung der Frage wegen Mangels des zur Lösung erforderlichen Materials unterlassen zu müssen; wird auch das Ergebnis weder ein definitives, noch ein in arithmetisch fixirte Form gebrachtes sein können, so wird die kritische Erörterung der in Aussicht genommenen Deckungsmittel immerhin so viel feststellen, daß ein von den Vorschlägen des Bundesraths etwas abweichender Weg eingeschlagen werden muß, um das Unternehmen zu einem befriedigenden Ziel zu führen, ohne Gefahr zu laufen, die Vollendungsarbeiten neuerdings unterbrochen zu sehen.

Gegenwärtig ist wohl kein Urtheilfähiger mehr zu finden, der im Ernste glaubt, daß die Aktien der Gotthardbahngesellschaft jemals eine Dividende abwerfen werden. Wenn diese Effekten dem ungeachtet noch nicht ganz entwerthet sind, sondern immer noch einen Kurswerth von zirka Fr. 20 repräsentiren, so erklärt sich dies folgendermaßen: Durch § 13 des Vertrags vom 10. Oktober 1871 (bestätigt durch Artikel 6 des Vertrags vom 12. Februar 1878), betreffend Beschaffung des Baukapitals für die Gotthardbahn, wurde dem Finanzkonsortium von der Gotthardbahngesellschaft ein Drittheil der Ersparnisse abgetreten, welche bei dem Bau des großen Tunnels, ausschließlich des Mauerwerks, dagegen einschließlich des doppelspurigen Oberbaues gegenüber dem Voranschlag von Fr. 3733 per Meter werden erzielt werden. Diese Prämie wurde von dem Finanzkonsortium vollständig den Aktien cedirt, deren Eigenthümer in Folge dessen unbestrittenen Rechtsanspruch auf dieses Benefice erworben haben. Eine genaue Berechnung des Betrags desselben ist nicht veranstaltet worden; die approximativen Schätzungen schwanken zwischen 3 und 4 Millionen Franken, wonach also zirka Fr. 50 auf jede Aktie entfallen würden. Der Anspruch auf diese Prämie wird aber auch nicht untergehen, wenn die noch ausstehenden Einzahlungen (Fr. 200 per Aktie) nicht geleistet werden würden; denn da die Gesellschaft die Verpflichtung gegenüber dem Konsortium eingegangen ist, und dieses bloß für die Einzahlung der ersten 40 Prozent des Nominalbetrages der Aktien verpflichtet ist, so würden in der Hand des Konsortiums diese nicht voll einbezahlten Aktien dieses Anspruchs nicht verlustig werden, auch wenn eine Retrozession an das Konsortium nicht vor sich gegangen sein sollte. Hieraus folgt, daß aus dem Umstand, daß die Aktien immer noch einen Curswerth von zirka Fr. 20 behalten haben, nicht geschlossen werden darf, daß die Inhaber gesonnen sind, weitere Einzahlungen zu leisten, und daß dieß nicht geschehen wird, ist mit aller Bestimmtheit aus dem Umstande zu schließen, daß Niemand glaubt, daß diese Effekten außer jenem Antheil an den Ersparnissen der Kosten des Tunnelbaues ihren Eigenthümern jemals eine Einnahme werden gewähren können. Der an der Spitze der Deckungsmittel der Gesellschaft für die fehlenden 54 Millionen aufgeführte Posten von 14 Millionen Saldo Einzahlung der Aktien erweist sich daher von vornherein als höchst problematisch. Da indessen laut der Angabe der Direktion von diesen 14 Millionen zirka 8½ Millionen für Verzinsung der Aktien während der Bauzeit bestimmt sind, so wird der größte Theil dieses Betrags (von 8½ Millionen) wieder erspart, insofern die Gesellschaft die Ausschreibung der ausstehenden Raten beschleunigt und die Interimsscheine, auf welche die Zahlungen nicht erfolgen, annullirt (Art. 9 der Statuten), und der effek-

tive Ausfall auf dem Tableau der Deckungsmittel betrüge nur 5 bis 5½ Millionen. Werden nun aber nicht alle Aktien einbezahlt, so müßte nach dem gegenwärtigen Entwurf des Bundesrathes die Konferenz und Bundesversammlung neu besammelt, und die Rekonstruktion von Neuem begonnen werden. Dann hätten wir jedenfalls die vom Bundesrathe mit so vieler Besorgniß angedeutete Verzögerung, welche den Ruin der Gesellschaft herbeiführen soll. Es sei denn, daß man sich über diesen Manco einfach hinwegsetzen will.

Nicht viel minder problematisch ist die dritte Position der Deckungsmittel, 12 Millionen neu zu beschaffendes Obligationenkapital der Gesellschaft (zweiten Ranges), es sei denn unter allzulästigen Bedingungen. Der tiefe Stand des Kurses der alten Obligationen, (cirka 52) ist nicht nur hervorgerufen durch die Besorgnisse, welche die kritische Lage der Unternehmung im Allgemeinen einflößt, sondern ganz besonders durch die immer mehr Boden gewinnende Annahme, daß die Erträgnisse des Unternehmens nicht hinreichen werden, die Obligationen erster Serie vollständig zu verzinsen, eine Befürchtung, die zu beseitigen Niemand mehr die Macht haben wird. Gesetzt nun auch, es würde auf Grund weiterer Reduktion des Netzes und daheriger Kapitalersparnisse die finanzielle Rekonstruktion des Unternehmens außer allen Zweifel gestellt, was erreichbar ist ohne daß die Erträgnisse sich irgendwie nennenswerth vermindern, so bleibt es gleichwohl nicht gedenkbar, daß, nachdem die Obligationen ersten Ranges anhaltend auf nahezu die Hälfte ihres Nominalwerthes gesunken sind, für Obligationen zweiten Ranges ein Emissionspreis erzielt werden könnte, unter welchen herunter zu gehen eine honette Verwaltung nicht wagen dürfte. Die oft verwendete Vertröstung, es werden diese Obligationen den Generalübernehmern an Zahlungsstatt gegeben werden können, ermangelt bis jetzt wenigstens jeder reellen Bedeutung. Denn urtheilsfähige Akkordanten können diese Effekten unter keinen Umständen zu höherem Kurs acceptiren, als derjenige ist, den ihnen die Börse zuschreibt, und insofern es dennoch geschieht, hat es keinen andern Sinn, als daß sie ihre Offerten um denjenigen Betrag erhöht haben, der der Differenz zwischen dem von ihnen angenommenen Kurs und dem Geldkurs gleichkommt; Unternehmern aber, denen das Attribut der Urtheilsfähigkeit gebrähe, könnte auch dasjenige der Solidität nicht beigemessen werden, und Vertragsabschlüsse mit Personen der letztern Kategorie würden die Gefahr vor Verlusten nicht vermindern, sondern erhöhen.

Auf diesen beiden Positionen des Tableau der Deckungsmittel allein ergibt sich also ein Defizit, das allem Anschein nach nicht

unter 15 Millionen betragen wird. — Ziehen wir hievon ab die Ersparnisse auf dem Frühjahrsdevis im Betrage von 7—8 Millionen, so bleibt ein ungedeckter Ausfall von gleicher Höhe (7—8 Millionen) bestehen. Dieser wird sich vermehren durch den in den Baukosten bereits in Abzug gebrachten, aber nicht wieder unter die Ausgaben gestellten Drittheil der Ersparnisse an den Tunnelbauten (vergl. oben), auf welchen die Berechtigten zuverlässig nicht verzichten werden (wahrscheinlich circa 3 Millionen); ferner allem Anschein nach durch einen für einmal nicht näher zu bestimmenden Ausfall auf den alten kantonalen Subventionen durch theilweise Bestreitung der Pflicht der Uebernahme. So hat z. B. der Kanton Tessin an seine Subvention von 3 Millionen die Bedingung geknüpft, daß die tessinischen Linien, welche einen integrirenden Theil der Gotthardbahn bilden und in der Konvention vom 15. Oktober 1869 aufgezählt sind, erstellt und innert den in der gleichen Konzession aufgestellten Terminen erbaut und in Betrieb gesetzt werden. Wenn der Kanton Tessin von diesem ihm unwiderruflich zustehenden Rechte Gebrauch macht, so fehlen fernere 3 Millionen.

Ein fernerer Bedenken betrifft das Baukapital. Durch eine Generalunternehmung (nach österreichischem Vorbild) sollen alle Schwierigkeiten beseitigt und soll das Unternehmen auf eine ganz sichere Basis gestellt werden. Jeder, der, wenn auch mit weit kleinern Unternehmungen sich befaßte, weiß, daß man auch mit einer Generalunternehmung nicht zu der bestimmten Sicherheit gelangt, daß die Bausumme nun definitiv festgestellt ist. Es gibt im Verlaufe des Baues so viele Fälle, welche eintreten können, und welche eine Veränderung bedingen, daß es nicht möglich ist, die Bausumme als garantirt zu betrachten. Es sind wohl auch noch wenige Generalbauunternehmungen ausgeführt worden, welche nicht zu einem Prozeß und dem im Vertrag vorgesehenen Schiedsgerichtsverfahren führten. Daß dann die Gesellschaft hiebei immer zur gewinnenden Partei gehöre, kann kaum zum vornherein angenommen werden. — Wir geben gerne zu, daß eine solche Generalunternehmung immerhin einen Anhaltspunkt bietet, daß die Baute um eine annähernd so und so große Summe ausgeführt werden kann, nicht aber für eine sichere Garantie. Wie oft wurden schon bei dem Gotthardbahnunternehmen die Zahlen der Bausumme geändert. Wie leicht ist es möglich, daß in Folge der Ausführung es sich erzeigt, daß eine Linie nach dem vorgeschlagenen Projekt gar nicht ausgeführt werden kann, so z. B. die dreifache Ueberschreitung der Schutzhalde bei Wasen, die Kreiskehrtunnel bei Wasen, Giornico, Dazio grande.

Wird dann bei derartigen Vorfällen nicht eine Aenderung des Vertrages und der Bausumme eintreten müssen?

Es ist nicht uninteressant, zu beobachten, wie die devisirten Bausummen der Gotthardbahn seiner Zeit, obgleich man immer möglichste Sparsamkeit anempfahl, sich nach den möglicherweise zu beschaffenden Mitteln modifizirten.

Wir wollen den weit höhern Voranschlag des Hrn. Hellwag übergehen und beginnen mit dem Voranschlag der Luzerner Konferenz. Die eigentlichen Baukosten mit Fahrbetriebsmaterial, ohne Rückerstattung, Kapitalbeschaffung, Centralverwaltung und Reserve für Betriebsmaterial und Betriebsdefizit, Zinsen, belaufen sich nach dem Luzerner Konferenzprotokoll auf zirka Fr. 198,100,000. Die Gotthardbahndirektion reduzirte den gleichen Voranschlag in ihrem Projekt vom 20. Oktober 1877 auf Fr. 188,708,106, weil die Zinsen höher zu stehen kommen und sie es für nöthig erachtete, eine Reserve für Fahrmaterial anzusetzen. Der Voranschlag der Direktion vom 31. März 1878 reduzirte den gleichen Voranschlag wieder um zirka 9 Millionen, und zwar auf Fr. 179,850,105. Diese Reduktion geschah, weil andere Ausgaben sich als ganz nöthig herausstellten, welche früher nicht berücksichtigt, oder irrig berechnet worden waren, als: die Geldbeschaffung, die Zinsen, die Reserve für Betriebsmaterial und ein Fond zur Deckung des Betriebsdefizites. Die Herren Bridel, Dapples und Koller erhöhten diese Bausumme hinwiederum auf Fr. 189,130,000. Wir führen die Verschiedenheit dieser Berechnung nur an, um zu beweisen, wie verschieden gerechnet werden kann. Bei der Ausführung durch einen Generalakkord kommt übrigens ungemein viel auf die einzelnen Bestimmungen des Vertrages und die zu Grunde gelegten Voraussetzungen an, welche immerhin der Interpretation eines Schiedsgerichtes unterliegen. Wir können deßhalb die Bausumme nicht als ganz bestimmt gesichert anerkennen.

Als weitere Erhöhung der Bausumme führen wir an: die Bauzeit, resp. die Zinse während des Baues. Der Bundesrath nimmt an, daß mit dem 1. Juli 1882 der Bau vollendet sei und der Betrieb der Linie beginnen könne. Wir glauben aber, daß der Betrieb erst mit dem Frühjahr 1883 wird beginnen können.

- 1) Der Staatsvertrag vom 13. Oktober 1869 setzt in Art. 3 fest, daß die Bahnen Goldau-Göschenen und Airola-Biasca eine Bauzeit von $4\frac{1}{2}$ Jahren haben sollen.
- 2) Diese Zeit von $4\frac{1}{2}$ Jahren wurde von 1869 bis 1876 fortwährend als richtig anerkannt, durch den Bericht des Hrn. Oberingenieur Hellwag vom Januar 1876, Theil III, Seite III

noch ausdrücklich motivirt, und dann allen Berechnungen zu Grunde gelegt.

- 3) Die Richtigkeit der Zinsberechnung auf $4\frac{1}{2}$ Jahre Bauzeit ist durch die eidg. Expertenkommission (August - November 1876) auf Seite 69 ihres Protokolls bestätigt.
- 4) Die internationale Conferenz von Luzern (Juni 1877) sagt laut Protokoll, Seite 30, daß die Bauzeit $4\frac{1}{2}$ Jahre andauern werde, und legt dieser Zahl ihre Berechnung zu Grunde.
- 5) Der frühere Oberingenieur der Gotthardbahn, Hr. Gerwig, sagt in der 48. und 50. Sitzung des deutschen Reichstages (siehe Eisenbahn Band VIII, Nr. 21, Seite 167):

„Im alten Vertrag waren ganz bestimmt $4\frac{1}{2}$ Jahre für die schwierigen Linien angenommen, und es wird wohl nicht möglich sein, in kürzerer Zeit sie fertig zu machen. Wir haben also dem entgegenzusehen, daß es eintreten kann, daß der große Tunnel fertig ist, während die Zufahrtslinien noch auf sich warten lassen.“

Es ist nun eine Selbsttäuschung, wenn die Gotthardbahndirektion nur 3 Jahre Bauzeit in Rechnung nimmt, wodurch die Zinsen zu niedrig berechnet werden. Das Expertengutachten vom 18. Juni 1878 (Bridel) sucht zu vermitteln und setzt statt der $4\frac{1}{2}$ Jahre 4 Sommer und 3 Winter an. Die Begründung auf Seite 42 dürfte eigentlich mehr für $4\frac{1}{2}$ jährige Bauzeit sprechen.

Wenn wir diese 4 Sommer und 3 Winter annehmen, so endet die Bauzeit mit 1. Oktober 1882. Ganz irrthümlich ist es, wenn die Expertise den 1. Juli 1882 (Seite 42 und 48) als Ende der Bauzeit annimmt, denn bis dort sind höchstens $3\frac{1}{2}$ Sommer vorbei. Es muß nothwendig der 1. Oktober angenommen werden. Da nun aber der Expertenbericht, wohl nicht mit Unrecht (auf Seite 42) darthut, daß die Eröffnung für den Winter oder Spätherbst unthunlich ist, da fernerhin derselbe Bericht auf Seite 43 ziemlich deutlich eine etwelche Verspätung in Aussicht nimmt, so wird die Annahme von $4\frac{1}{2}$ Jahren Bauzeit, wie sie von allen Technikern angenommen wurde, wohl ziemlich sicher in Aussicht zu nehmen sein.

Diese Verlängerung um $\frac{3}{4}$ Jahre der Bauzeit bedingt eine Vermehrung gegenüber der Zinsberechnung des Hrn. Bridel von 3 Millionen. Da Hr. Bridel schon eine Erhöhung von 4 Millionen angenommen hat, so sind zu den vom Bundesrath und der Gotthardbahndirektion angesetzten Bauzinsen von 24 Millionen noch 7 Millionen hinzuzurechnen.

Ein fernerer Bedenken bewirkte uns die Subvention der Nordostbahn und Centralbahn im Betrag von 1,500,000 Fr.

Wie der Bund nun in Folge Weigerung einzelner Kantone für die Subvention der Kantone eintritt, wird er nicht auch für die Subventionen der Gesellschaften eintreten müssen, wenn diese erklären, daß ihnen die Beschaffung des Geldes nicht möglich würde? Dieser Fall aber ist bei der gegenwärtigen finanziellen Situation, namentlich der Nordostbahn, ziemlich sicher vorauszusehen. Die Gotthardbahn kann befriedigt sein, wenn die alten Subventionen der Gesellschaften einbezahlt werden. Die andern von $1\frac{1}{2}$ Millionen sind immerhin zweifelhaft. Wir müssen deßhalb auch hier einen Ausfall von $1\frac{1}{2}$ Millionen als möglich annehmen oder dann die Mitleidenschaft des Bundes in Aussicht stellen.

Die Linie Immensee-Rothkreuz soll durch die sogenannte Südbahn erstellt werden, d. h. durch die Centralbahn und Nordostbahn. Wir nehmen nun an, daß es diesen Gesellschaften möglich wird, das hiefür nöthige Capital zu beschaffen, obgleich dieß nicht so ganz außer allem Zweifel liegt. Der Bund aber übernimmt durch den Vertrag die Verpflichtung für Erstellung dieser Linie gegenüber den Subventionsstaaten. Sollte die Beschaffung des nöthigen Capitals von 2 Millionen den Gesellschaften nicht gelingen, so müßte der Bund auch für diese Summe eintreten.

Wir können nicht unterlassen, noch einer merkwürdigen Bestimmung des Vertrages mit dem deutschen Consortium für Beschaffung der Obligationen zu erwähnen, welche für die Eidgenossenschaft ein eigenthümliches Verhältniß schafft. Der Passus in Art. 5 lautet:

„Die Mitglieder des Consortiums sind ein jedes für sich berechtigt, die ihnen zufallende Abnahme der Obligationenraten über die oben angegebenen Termine hinaus zu verschieben, wenn sie die Obligationen im Besitze der Gotthardbahngesellschaft belassen und derselben baare Vorschüsse leisten, welche dem Uebernahmepreise, abzüglich der Provision der jeweilig fällig werdenden Obligationenraten, gleichkommen. Die Gotthardbahngesellschaft ist dagegen verpflichtet, den Vorschußgebern gleich hohe Beträge der nächstfälligen Subventionsquoten zu cediren, welche nach Maßgabe der bezüglichen internationalen Verträge und des Beschlusses des schweizerischen Bundesrathes betreffend Genehmigung der Gotthardgesellschafts-Statuten, dem Bundesrathe eingezahlt und der Gesellschaft zur Verfügung gestellt werden, und für diese Vorschüsse den Vorschußgebern neben einer Provision von $\frac{1}{4}$ Prozent per Trimester einen Zins zu bezahlen, welcher dem jeweiligen Wechseldiskont der Deutschen Reichsbank — jedoch nicht über fünf Prozent pro anno — gleichkommt.

Im Falle solcher Vorschußleistung muß die Abnahme der fällig gewordenen Obligationenraten jedoch erfolgen, sobald die Gotthardbahn den Nachweis führt, daß die für die Bauarbeiten aufgewendeten Gesamtausgaben das Dreifache der auf die sämtlichen Obligationenserien im Betrage von Fr. 68,000,000 bereits abgenommenen und der weiter jeweiligen abzunehmenden Obligationensrate ausmachen.“

Die Eidgenossenschaft wird hiedurch Schuldnerin des deutschen Consortiums und es kann dieses die Subventionen weiter cediren, so daß die Subventionen möglicher Weise dazu dienen, die Obligationen sicherer zu stellen.

Was den Betrieb der Bahn anbelangt, so muß auch dieser von uns ins Auge gefaßt werden, obgleich der Bund in keiner Weise für ihn einzustehen hat. Es kann aber doch nicht in unserer Aufgabe liegen, eine Bahngesellschaft zu subventioniren, welche in den ersten Jahren die Obligationen nicht verzinsen kann und dann in den Concurs käme. Mit Recht hat deßhalb die Gotthardbahndirektion und der Bundesrath einen Reservefond für diese in Aussicht genommen. Wir müssen verlangen, daß bei Ausweis über die Finanzen dieser Reservefond noch in erhöhtem Maße berücksichtigt werde, als dieß vom Bundesrathe geschehen ist. Es ergibt sich nun hiefür folgendes Ergebnis: Die Einnahmen werden von der Luzernerconferenz (wohl aber zu hoch) auf 50,000 Fr. per Kilometer berechnet, hievon wird für die Betriebskosten 50 % abgezogen, so daß rein 25,000 Franken verbleiben würden. Es ist diese Berechnung viel zu optimistisch. Vorerst bemerken wir, daß seit der Luzernerconferenz die Gotthardbahngesellschaft sich verpflichtet hat, die durch Art. 8 des internationalen Vertrages von 1864 für den Transitverkehr zwischen der Schweiz und Italien normirten Maximaltaxen auch im direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien als Maximalansätze anzuerkennen und demgemäß auf diejenigen höhern Ansätze zu verzichten, zu deren Bezug sie berechtigt gewesen wäre, und welche sie bei der Luzernerconferenz zu Grunde gelegt hat. Es macht dieß nach dem Protokoll des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn vom 27. März 1878 die Summe aus von 623,494 Fr. oder per Kilometer beinahe 3000 Franken.

Der Ertrag am Mont-Cenis war nun aber im Jahr 1876 brutto nur 34,949 Fr. per Kilometer und hatte 66 % Betriebskosten, also nur circa 11,800 Fr. Reineinnahmen. Wir gehen nun von der Voraussetzung aus, daß der Gotthard einen größern Verkehr hat, aber schwierigere Betriebsverhältnisse, namentlich während des Winters.

Ueberhaupt wurden seit dem Luzernerprotokoll von der Gotthardbahndirektion auf Kosten des Betriebes vielfach Ersparnisse am Bauvoranschlag gemacht, und dadurch die jährlichen Betriebskosten ganz wesentlich erhöht. Wenn wir dieß in Erwägung ziehen, so dürfen wir die Verhältnisse am Mont-Cenis auch für den Gotthard zu Grunde legen. Bei dieser Berechnung kommen wir zu folgendem Resultat: 213 Kilometer Bahnlänge $\times$ 11,800 Fr. = Gesamtnettoertrag der ganzen Bahn 2,513,400 Fr. Nun aber sind die 80 Millionen Obligationen à 5 % zu verzinsen mit 4 Millionen, fehlt somit für Verzinsung der Obligationen 1,486,600 Fr. Wir müssen hiezu noch in Erwägung ziehen, daß in den ersten Jahren dieß Verhältniß ein weit ungünstigeres ist, weil wir die Ergebnisse des Mont-Cenis nicht beim Beginn der Bahn angenommen haben. Wir führen dieß an, um zu zeigen, daß ein erheblicher Betriebsfond ganz unerläßlich ist. Wir wissen nun gar wohl, daß Viele erklären, es solle uns nur darum zu thun sein, das Unternehmen zur Ausführung zu bringen und dahin zu trachten, so viel Geld als möglich für dasselbe zu engagiren, indem es dann um so sicherer zur Ausführung komme. Wir können dieses Urtheil nicht theilen und glauben, daß das Unternehmen nur durch Gewinnung des öffentlichen Zutrauens wieder gehoben werden kann. Dieß aber wird nur wiederkehren, wenn man ohne Schminke und Hehl die Verhältnisse darstellt, wie sie wirklich sind. Hätte im Jahr 1874, als dem Bundesrathe und der Gotthardbahnverwaltung der finanzielle Stand der Gesellschaft bekannt sein mußte, eine klare Darstellung der Verhältnisse stattgefunden, es wäre die Rekonstruktion viel leichter geworden als jetzt. Wir dürfen auch den Subventionsstaaten gegenüber, welche doch vielfach auf das Urtheil der Schweiz vertrauen, nicht zurückhaltend sein.

Wir unterlassen es, fernere Posten des Nähern zu erörtern. Innerhalb bestimmter Grenzen eingeschlossen, wird ihre definitive Fixirung an unserer Schlußfolgerung Nichts ändern,

daß für Ausführung des Netzes in demjenigen Umfange, wie er von der Luzerner Conferenz festgestellt worden ist, für einmal die erforderlichen Mittel nicht zu beschaffen sind;

daß dagegen für Vollendung der Linie Flüelen-Pino durch die Nachsubvention allein mehr als ausreichende Mittel beschafft werden;

daß die vorläufige Reduktion des Netzes auf die Linie Flüelen-Pino und die einstweilige Concentrirung aller Hilfsmittel auf diese Linie das einzige Mittel ist, um einerseits das Gotthardunternehmen sofort definitiv zu consolidiren und zur Vollendung zu bringen und

andererseits die für die Linie Flüelen-Immensee nöthigen Mittel, 18,783,310 Fr., successive zu beschaffen.

Mit der Vollendung der Linie Flüelen-Pino ist das Gotthardunternehmen seinem Grundgedanken nach zur Ausführung gebracht. Der einstweilige Wegfall der Linie Flüelen-Immensee wird weder den Verkehr zwischen Deutschland und Italien, noch denjenigen zwischen der Schweiz und Italien irgendwie nennenswerth beeinträchtigen. Würde man mit den disponibeln Mitteln gleichzeitig den Bau der Linien Immensee-Flüelen und Flüelen-Pino beginnen, so könnte höchst wahrscheinlich keine von beiden zur Vollendung gebracht werden, indem schon vorher die Mittel erschöpft wären; concentrirt man sie auf die Linie Flüelen-Pino, die eigentliche Gotthardlinie, so ist deren Vollendung sicher gestellt und außerdem eine belangreiche Reserve gewonnen, deren Thesaurirung zum Bau der Ergänzungslinie Flüelen-Immensee führen wird. Wir würden die Linie Immensee-Flüelen nicht aus dem Programm lassen und auch nicht in den Rang von Luzern-Immensee, Zug und Monte Cenere setzen, sondern einfach verlangen, daß sie quasi als Caution etwas zurückgestellt wird, was auch um so eher geschehen kann, da sie kürzere Bauzeit hat. Besitzt die Gesellschaft die nöthigen Mittel, wie sie behauptet, so wird sie die Linie ohne alle Schwierigkeiten ausführen. Wir verändern auch den Luzerner-Vertrag in keiner Weise, sofern dessen Voraussetzungen richtig sind, und die Gesellschaft die nöthigen Mittel besitzt.

Zu dem am 12. März 1878 zwischen der Schweiz, dem deutschen Reiche und Italien vereinbarten Zusatzvertrag steht diese Hinausschiebung der Linie Immensee-Flüelen in dem Verhältniß, daß sie eine Hinausschiebung des in Art. 3 auf Ende September 1881 angesetzten Vollendungstermins für die Linie Immensee-Flüelen auf einen spätern Termin als zulässig erklärt. Dabei kommt aber in Betracht, daß, wie schon der Bundesrath auf pag. 36 der Botschaft vom 25. Juni 1878 gezeigt hat, der in diesem Artikel 3 auf Ende September 1881 angesetzte Vollendungstermin für die Zufahrtslinien ohnehin schon hinfällig geworden ist und um etwa 10 Monate hinausgeschoben werden muß, und daß die einzige Möglichkeit, die Eröffnung der Hauptlinie, der eigentlichen Gotthardbahn, Flüelen-Pino, schon früher in's Werk setzen zu können durch unsern Vorschlag, die einstweilige Verschiebung des Baubeginnes der Ergänzungslinie Immensee-Flüelen, geboten wird. Die Homologisirung unserer Clausel mit dem Zusatzvertrag vom 12. März 1878 kann daher mit größter Leichtigkeit bei der ohnehin unerläßlich gewordenen Revision des Artikel 3 desselben bewerkstelligt werden.

Eine fernere Bedingung, welche wir an die Subvention knüpfen, ist die, daß der Bund mit dieser Subvention seine Verpflichtung erfüllt hat und nicht in fernere Mitleiden-schaft gezogen werden soll. Es wird viel zur Beruhigung der Bevölkerung, namentlich der Ost- und Westschweiz, beitragen, wenn Gewißheit gegeben wird, daß diese Subvention nicht der Anfang fernerer Subventionen ist. Dieß ist die hauptsächlichste Befürchtung und vielfach der Grund, warum man überhaupt einer Subvention abgeneigt ist. Es kann diese Bestimmung auch bei den Anhängern der Subvention keine Bedenken erregen, wenn ihre bestimmten Behauptungen, daß die Mittel genügen, richtig sind. Wir glauben, es sei nicht zu viel verlangt, diese Concession von den Freunden der Gotthardbahn zu verlangen, und es wäre unklug von ihnen, sich derselben zu widersetzen, weil sie sonst dem Mißtrauen Raum geben, als ob hinter der ersten Subvention bereits das zweite Subventionbegehren stecke.

Eine andere Bedingung betrifft das Verhältniß zu andern, Alpenpässen. In dieser Beziehung berufen wir uns auf den Bericht des Bundesrathes und der Mehrheit der nationalrätlichen Commission. Beide gehen von der bestimmten Ansicht aus, daß es eine unabweisliche Consequenz des gegenwärtigen Beschlusses sei, daß auch eine Subvention an die andern Alpenpässe gewährt werde; es wäre diese ungleiche Behandlung nicht zu rechtfertigen. Nach unserm Vorschlage soll jedoch diese in Aussicht genommene Unterstützung in das Dispositiv aufgenommen, nicht nur im Bericht nebenbei bemerkt werden. Ein solcher Satz im Bericht hat kaum viel größere Bedeutung, als die ausgesprochene Ansicht eines Referenten oder Redners. Es ist eine Phrase ohne weitere faktische Bedeutung für die Zukunft. Wenn es der Versammlung Ernst ist so muß die Bestimmung förmlich ausgesprochen werden.

Als fernere Bedingung verlangen wir, daß auch die Monte Cenere-Linie durch den Bund unterstützt und möglich gemacht werden soll. Wir wären der Ansicht gewesen, daß der Grundsatz hätte aufgestellt werden sollen: Die Monte Cenere-Linie ist eine *conditio sine qua non* für den Gotthard. Es ist dieß keine finanzielle, keine Eisenbahnfrage, es ist eine nationale Frage. Es ist wohl nicht nöthig, die Bedeutung dieser Linie der Behörde vor die Augen zu führen. Es ist wohl nicht nöthig, daran zu erinnern, daß ein ostschweizerischer Alpenpaß bereits Ende der fünfziger Jahre zu Stande gekommen wäre, wenn der Kanton Tessin aus nationalen Gründen nicht beharrlich jede Concession und Subvention ohne Monte Cenere-Linie verweigert hätte. Was würde eine spätere Generation von der Kurzsichtigkeit der jetzt lebenden

Staatsmänner der Schweiz sagen, welche Millionen für ein Eisenbahnnetz im Kanton Tessin verwenden lassen, welches Netz den Sotto-Cenere mit Mailand und Italien vereinigt, die Verbindung mit der Schweiz aber abschneidet? Diese Frage stellen, heißt sie auch beantworten. Es liegt in unsrer Pflicht; es gebieten uns patriotische Rücksichten des Bestimmtesten bereits jetzt den Grundsatz auszusprechen, daß die Eidgenossenschaft für den Monte Cenere einsteht. Auf eine Bemerkung im Bericht ohne Ausführung im Beschluß legen wir kein großes Gewicht.

IV. Reorganisation der Gesellschaft.

Gemäß der Bestimmung des Artikel 36 der vom schweizerischen Bundesrath am 3. November 1871 genehmigten Statuten der Gotthardbahngesellschaft vom 1. November 1871 wurde für die ganze Dauer der Bauzeit ein Verwaltungsrath von 24 Mitgliedern und eine Direktion von 3 Mitgliedern aufgestellt, und zwar in der Weise, daß die eine Hälfte dieses Verwaltungsraths von dem schweizerischen Bundesrath und der Gotthardvereinigung, die andere Hälfte von den Gründern der Gotthardbahngesellschaft ernannt wurde. Während der Bauzeit eintretende Vakanzen werden von dem Verwaltungsrath selbst durch Cooptation ergänzt. Die Wahl der Direktion wurde diesem, wie man leicht sieht, aus einem individuellen Elektoralwillen hervorgegangenen Verwaltungsrath übertragen, der diesem Ursprung und dem System der Ergänzung durch Cooptation gemäß der ihm zugewiesenen Aufgabe der Kontrolle nicht gewachsen sein konnte, und dieser in Wirklichkeit Niemandem verantwortlichen Direktion wurden die Subsidien von 85 Millionen und die ganze Ausführung des großartigen Unternehmens anvertraut. Von den 24 Mitgliedern, die ursprünglich den Verwaltungsrath bildeten (Nat. Rath Feer-Herzog, Nat.-Rath Oberst Stehlin, Nat.-Rath Dr. A. Escher, Nat.-Rath J. Zingg, Ständerath J. Weber, Ständerath A. Köchlin, Oberst A. Stocker, Direktor Dr. W. Schmidlin, Ständerath v. Hettlingen, Nat.-Rath Oberst Arnold, Staatsrath Franchini, Nat.-Rath Anderwert, Nat.-Rath Karrer, Geheime Rath A. v. Hanseman, Direktor Stoll, Oberstlieut. Rieter, Frhr. C. v. Rothschild, Geh.-Rath Mevissen, Geh.-Rath v. Oppenheim, Commerzienrath V. Wendelstadt, Commerzienrath Servadio, Commerzienrath Bombrini, General Graf Menabrea, Senator Mordini), sind nur 8 (Feer-Herzog, Karrer, Zingg, Stocker, v. Hettlingen, Arnold, Rieter, Wendelstadt) an ihren Stellen verblieben, 6 Sitze wurden durch Cooptation ergänzt und 10 sind unbesetzt. Der Urheber der großen Unternehmung, Herr Dr. A. Escher, hat sich von der Leitung und weiteren Theilnahme an der Verwaltung derselben

zurückgezogen. Es will uns scheinen, daß in diesen Zuständen Symptome der Auflösung unverkennbar zu Tage treten und daß wohl mehr die Gewohnheit des Daseins, als das Bewußtsein schöpferischer Kraft und genugthuenden Erfolgs diesen verstümmelten Organismus am Leben erhält. In dem Zusatzvertrag vom 12. März 1878 sind nun allerdings dem schweizerischen Bundesrath wirksame Kompetenzen und Pflichten der Kontrolle zugewiesen; man vergesse aber nicht, daß die weitgehendste Kontrolle den Mangel an administrativer Einsicht und Energie nicht zu ersetzen vermag; und nachdem von der ersten Direktion, welche sich des vollsten Vertrauens der Subventionsstaaten, der öffentlichen Meinung und der Staatsbehörden erfreute, nur noch ein Bruchtheil übrig geblieben ist, läßt sich die Frage nicht zurückdrängen, ob die Ergänzungswahlen, die an Wichtigkeit einer Neubestellung gleichkommen, in der richtigen Hand liegen, wenn sie von dem auf 14 Mitglieder, von denen bloß 8 aus der ersten Creation stammen, reduzierten Verwaltungsrath vorgenommen werden. Die schweren Krisen, die das Unternehmen erschütterten, legen den Gedanken nahe, daß mit der ökonomischen Rekonstruktion eine administrative Reorganisation Hand in Hand zu gehen habe, und das gesunkene Vertrauen wird nur durch eine Combination beider Reformen wieder hinlänglich gekräftigt werden.

Wollte man sich aber auch für den Rest der Bauzeit mit der jetzigen Organisation in Verbindung mit den im Zusatzvertrag vom 12. März 1878 aufgestellten Kompetenzen der Subventionsstaaten begnügen wollen, so wäre es jedenfalls unerläßlich, den Schluß der Bauperiode anders festzustellen, als dieß in den Statuten vom 1. November 1871 geschehen ist. Laut Artikel 40 der letztern erlischt nämlich die Amtsdauer der für die Bauperiode bestellten Gesellschaftsbehörden erst mit dem Tage der ersten ordentlichen Generalversammlung, welche nach Eröffnung des Betriebes auf dem gesammten Netze der Gotthardbahn abgehalten werden wird, und unter diesem gesammten Netz sind laut Art. 1 sämtliche Linien verstanden, welche in dem vom 15. Oktober 1869 datirten Vertrag zwischen der Schweiz und Italien als Bestandtheile des Gotthardbahnnetzes aufgezählt sind. Da nun nach menschlicher Voraussicht einige dieser Linien erst nach langer Zeit, ja vielleicht gar nie zur Ausführung gelangen werden, so wäre damit die Amtsdauer dieser in sehr ungewohnter und nicht zur Nachahmung zu empfehlender Weise constituirten Gesellschaftsbehörden mit Einschluß des Ergänzungsrechts durch Cooptation auf ungemessene Zeit, ja wohl auf die Dauer der ganzen Konzession ausgedehnt, eine Einrichtung, die wohl schwerlich von irgend Jemandem ernstlich

wird in Schutz genommen werden wollen. Das Mindeste, was zur Abwendung solcher Abnormitäten geschehen könnte, bestünde darin, daß die Subvention an die Klausel geknüpft würde, daß die Amtsdauer der für die Bauperiode bestellten Gesellschaftsbehörden mit dem Tage der ersten ordentlichen Generalversammlung erlösche, welche nach Eröffnung der Linie Flüelen-Pino abgehalten werden wird. Die Kommission ist aber der Ansicht, daß die durch Revision der Statuten vorzunehmende Reorganisation der Gesellschaft, die, wie wir sofort zeigen werden, zum Schutz des Unternehmens ohnehin nothwendig ist, sich nicht auf diesen allerdings ganz unerläßlichen Akt beschränken, sondern bei Anlaß der Dekretirung der Nachsubventionen durch eine mit letzterer zu verknüpfende Klausel in demjenigen Umfange, in dem die bleibende Sicherstellung des großen Unternehmens sie erheischt, durchgeführt werde.

Nach den Statuten vom 1. November 1871 steht das Eigenthumsrecht und nach Beginn der Betriebsperiode auch die bloß durch die Bundesgesetzgebung einschließlich der Conzessionen und den Staatsvertrag vom 25. Oktober 1871 beschränkte Herrschaft über dasselbe den Aktionären zu. Durch Spezialprotokoll vom 13. Oktober 1863 ist zwar den Kantonen in der Generalversammlung der Aktionäre eine im Verhältniß zur Wichtigkeit ihrer Stellung gegenüber dem Unternehmen stehende Vertretung eingeräumt. Die sehr vage Definition dieses Rechts hat zur Folge gehabt, daß von demselben bis jetzt aus eigenem Antrieb der Berechtigten kein Gebrauch gemacht worden ist, und die Beschränkung dieses Vertretungsrechts auf einen Sechstheil der jeweiligen effektiv vertretenen Stimmen beraubt dasselbe für wichtige Fälle jedes praktischen Werthes. Die eingetretene Entwerthung der Aktien kann unter diesen Umständen sehr leicht die Folge haben, daß dieselben in das Eigenthum einer oder weniger Personen übergehen, welche ein Interesse darin finden, sich des Eigenthums- und des Verfügungsrechts über das große Unternehmen zu bemächtigen, um dasselbe in einem von dem Gründungszweck abweichenden Sinn zu verwalten. Die Auslage, welche für Erwerbung der Mehrzahl der Aktien zu bestreiten ist, ist so geringfügig im Verhältniß zu dem Einfluß und der Macht, welche das statutengemäße Verfügungsrecht über das Unternehmen dem Inhaber sichert und im Vergleich mit den Vortheilen, welche sie sich zuzueignen vermögen, sobald die Mehrzahl der Aktien in einer oder in wenigen durch Spezialvertrag verbundenen Händen liegen, daß nach erfolgter finanzieller Rekonstruktion eine solche Acquisitionsoperation zuverlässig nicht ausbleiben wird, wenn sie nicht durch eine Subventionsklausel im Sinne unseres Antrages sub Ziff. 3 verhindert wird. Die Bestim-

mungen der §§ 25–27 über Stimmrecht und Beschlußfähigkeit legen einer solchen Operation keine Hindernisse in den Weg, und die Gefahr, daß das Unternehmen durch Uebergang des Eigenthums an demselben in eine oder in einheitlich organisirte Hand seinem Zweck entfremdet werde, liegt um so näher, weil nicht nur Motive ökonomischer, sondern auch politischer Spekulation zu einer solchen Acquisitionsoperation Veranlassung geben können.

Die Frage, wie dieser Gefahr vorgebeugt und die dem Gründungszweck entsprechende Selbstständigkeit und politische Neutralität des Unternehmens unter billiger Berücksichtigung erworbener Rechte, sowie gerechter Ansprüche gesichert werden könne, wird wohl am richtigsten in der Weise gelöst werden, daß dem Stimmrecht der Aktionäre ein solches der Obligationäre und der Vertreter der Subsidiën an die Seite gestellt wird, so zwar, daß den Vertretern der beiden ersten Kategorien die Mehrheit der Stimmen gesichert bleibt. Der Werth der Leistungen der Vertreter der Aktien, auch nach ihren vollen effektiven Zahlungen und nicht bloß nach deren Curswerth bemessen, tritt nachgerade gegenüber den Leistungen der Obligationäre und Subventionskorporationen so sehr in den Hintergrund, daß es das natürliche Rechtsgefühl verletzen würde, wenn die Inhaber der Aktien, deren völliger Uebergang ja nur durch neue Opfer der Obligationäre und Subventionsstaaten abgewendet werden wird, fortfahren würden, allein über das so schwer erkaufte Werk zu verfügen. Wahres und bleibendes Interesse an der Erhaltung des Werks und seiner kommerziellen Bedeutung wird bei den Obligationären und Subventionskorporationen in höherm Grade vorausgesetzt werden können, als bei den täglich wechselnden Inhabern der Aktien, die, nachdem sie die Hoffnung auf eine regelmäßige Einnahme aufgeben mußten, sich einen einmaligen Gewinn nicht versagen werden, auch wenn der Weg der Erwerbung eines solchen dem Zweck der Gründung widerspräche. Der berechtigten Forderung, daß in der Verwaltung das kommerzielle und ökonomische Element vorwiege und das politische zurücktrete, kann leicht durch die Art der Repartition des Stimmrechts unter die drei Kategorien von Leistungen entsprochen werden, z. B. indem

100 Aktien eine Stimme

100 Obligationen eine Stimme

und die Vertreter der Subsidiën für je Fr. 100,000 eine Stimme abzugeben hätten, wonach für Aktien im Ganzen 680, für Obligationen 1360 und für Subsidiën 1130, also bei vollständiger Vertretung aller 3 Kategorien im Ganzen 3170 Stimmen abgegeben

würden, und nur durch Combination von Vertretern zweier Kategorien eine Mehrheit zu Stande kommen kann.

Auf diese Betrachtung stellen wir unten folgenden Antrag auf Revision der Statuten.

V. Verzichtleistung der Aktionäre auf die ihnen gewährte Ersparnisprämie.

Aus den beiden vorhergehenden Abschnitten ergibt sich die Rechtfertigung der letzten Clausel:

„daß das Finanzconsortium, beziehungsweise die Aktionäre, auf den ihnen durch Artikel 13 des Vertrages vom 13. Oktober 1871 (bestätigt durch Artikel 6 des Vertrags vom 12. Februar 1878) gewährten Drittheil der beim Bau des großen Tunnels zu erzielenden Ersparnisse zu Gunsten der Gesellschaft zu verzichten haben“

von selbst. Wenn es unbestritten ist, daß ohne die Leistung von Nachsubsidien das Unternehmen der Liquidation verfele und die Aktien jeden Werth verlieren würden, so folgt daraus, daß jene dem Finanzconsortium, beziehungsweise den Aktionären gewährte Prämie aus diesen Nachsubventionen bestritten würde, oder mit andern Worten, daß aus diesen 28 Millionen nachträglicher Subsidien drei bis vier Millionen nicht der Vollendung des Unternehmens, sondern den Inhabern der Aktien zu Gute kämen. Daß aber eine derartige Verwendung von Staatsmitteln großen Anstoß erwecken würde, bedarf keines weitem Nachweises. Die Möglichkeit, daß eine mit statutengemäß gültiger Mehrheit der Aktionäre beschlossene Annahme dieser Clausel von der Minderheit civilrechtlich angefochten werde, bietet keinen zureichenden Grund, diese Subventionsbedingung fallen zu lassen; dem schweizerischen Bundesrath, dem die Vollziehung des ganzen Beschlusses obliegt, darf füglich anheimgestellt bleiben, bei allfälligem Eintreten solcher Zwischenfälle die geeigneten Auskunftsmittel von sich aus zur Anwendung zu bringen.

Für die Begründung des Referendums, das auch wir zulässig erklären wollen, beziehen wir uns auf den Bericht der Mehrheit.

Bern, den 7. August 1878.

Dr. J. Sulzer, Ständerath.

Wilh. Vigier, Ständerath.



Anträge von Dr. Sulzer und Wilhelm Vigier.

I.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Ratifikation der Zusatzkonvention über Bau und Betrieb
einer Eisenbahn durch den St. Gotthard.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

der von den Bevollmächtigten des schweizerischen Bundesrathes, dem Bevollmächtigten der kaiserlich deutschen und dem Bevollmächtigten der königlich italienischen Regierung am 12. März 1878 zu Bern unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossenen Zusatzkonvention zu derjenigen vom 15. Oktober 1869, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den St. Gotthard;

und der hierauf bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 25. Juni 1878,

beschließt:

1. Der Bundesrath wird eingeladen, mit den Regierungen des Deutschen Reichs und des Königreichs Italien beförderlichst neue Verhandlungen anzuknüpfen, um die Abänderung der erwähnten Zusatzkonvention im Sinne des Bundesbeschlusses vom . . . 1878, betreffend die schweizerischerseits zu leistende Nachsubvention, herbeizuführen.

2. Der Bundesrath erhält Vollmacht, dem demgemäß modificirten Zusatzvertrag Namens der Eidgenossenschaft beizutreten und zur Auswechslung der Ratifikationen zu schreiten:

- a/ wenn zwischen den Bestimmungen der Zusatzkonvention vom 12. März 1878 und dem oben erwähnten Bundesbeschlusse betreffend die schweizerische Nachsubvention, da wo dieselben von einander abweichen, im Wesentlichen Uebereinstimmung erzielt ist;
- b/ wenn der genannte Bundesbeschluß, nach Erfüllung sämtlicher in demselben enthaltenen Bedingungen und Voraussetzungen, in definitive Rechtskraft wird übergegangen sein.

3. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Bundesbeschlusses beauftragt.



(Entwurf)

II.

Bundesbeschluss

betreffend

Subvention für das Gotthardbahnunternehmen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft
beschließt:

I.

An der seitens der Schweiz zu leistenden Nachsubvention für das Gotthardbahnunternehmen theilhaftig sich der Bund mit einer Summe von 4 Millionen, zahlbar nach Fortgang der Arbeit unter den bei der ersten Subvention durch die Kantone gemachten und in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen:

- 1) die bei der Gotthardbahn interessirten Kantone und Eisenbahngesellschaften sollen sich ebenfalls mit einer Nachsubvention von 4 Millionen theilhaftig;
- 2) mit dem Bau der Linie Flüelen-Immensee soll erst nach Eröffnung der Linie Flüelen-Pino begonnen werden, nachdem die Gesellschaft sich gleich wie für die Hauptlinie beim Bundesrath darüber ausgewiesen haben wird, daß ihr die zur Vollendung derselben erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Sollte die Gesellschaft schon vor Vollendung der Linie Flüelen-Pino der Bundesversammlung einen vollständig zufriedenstellenden Ausweis über Verfügbarkeit hinlänglicher Mittel für Ausführung der Linie Flüelen-Immensee leisten, so kann der Bau dieser Linie schon früher begonnen werden;
- 3) Die auf Grundlage der Statuten der Gotthardbahngesellschaft vom 1. November 1871 (vom Bundesrath genehmigt den 3. November) konstituirten Gesellschaftsbehörden sollen zurücktreten, die Gesellschaftsstatuten selbst aufgehoben und an deren Stelle von der Generalversammlung der Aktionäre eine neue Organisation angenommen werden, welche der schwei-

zerische Bundesrath im Einverständniß mit den andern Subventionsstaaten auf folgender Grundlage entwerfen wird:

- a. daß in der Generalversammlung der Aktionäre den Vertretern der Subventionsstaaten und den Obligationären neben den Aktionären ein angemessenes Stimmrecht eingeräumt werde;
 - b. daß dem schweizerischen Bundesrath ein maßgebender Einfluß auf die Wahl der vollziehenden Gesellschaftsbehörden, auf die Bauvollendung und die Betriebsleitung eingeräumt werde.
- 4) Das Finanzkonsortium, beziehungsweise die Aktionäre sollen auf den ihnen durch Art. 13 des Vertrages vom 13. Oktober 1871 (bestätigt durch Art. 6 des Vertrages vom 12. Februar 1878) gewährten Dritttheil der beim Bau des großen Tunnels zu erzielenden Ersparnisse zu Gunsten der Gesellschaft verzichten.
 - 5) Die vom Deutschen Reiche und vom Königreich Italien laut Zusatzkonvention vom 12. März 1878 übernommenen Nachsubventionen von je 10 Millionen Franken sollen durch offizielle Mittheilung der beiden Staatsregierungen fest zugesagt sein.
 - 6) Die Gotthardbahngesellschaft soll sich in verpflichtender Weise dahin erklären, die für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien jeweilen vertragsgemäß normirten Maximaltaxen auch im direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien als Maximalansätze anzuerkennen und demnach auf diejenigen höhern Ansätze zu verzichten, zu deren Bezug sie durch einzelne kantonale Konzessionen berechtigt gewesen wäre.

II.

Sollte die Gesellschaft den Bau der Bahn nicht mehr fortsetzen können, so soll der Bund in keine fernere finanzielle Mitleidenschaft gezogen werden.

III.

Der Bund betheiligt sich mit einer später zu bestimmten Summe an dem Bau der Monte Cenere-Linie, sei es, daß diese Bahn von der Gotthardbahngesellschaft selbst oder von einer andern Gesellschaft übernommen wird. Sobald eine rechtmäßig con-

stituirte Gesellschaft für die Linie Cadenazzo-Lugano vorhanden sein sollte, wird der Bund den Betrag seiner Subvention festsetzen.

IV.

Sollte die Simplon- oder eine ostschweizerische Alpenbahn zu Stande kommen, so wird der Bund jedes dieser Unternehmen in gleichem Verhältniß wie den Gotthard unterstützen.

V.

Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Beschlusses zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.



Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über die
vom Bunde an die Kantone für die Bekleidung und
Ausrüstung der Rekruten des Jahres 1879 zu leistende
Entschädigung.

(Vom 31. Juli 1878.)

Tit.!

Nachdem seit Aufstellung des Entschädigungstarifes für das Jahr 1878 keine nennenswerthen Schwankungen in den Stoffpreisen und den Arbeiterlöhnungen eingetreten sind, beantragen wir, die unterm 20. Dezember 1877 genehmigten Einzelpreise auch für 1879 festzuhalten.

Durch Gewährung des Tarifes für 1878 ermöglichten Sie uns, den Truppen der Geniewaffe an Stelle der Halbtuchhosen ein zweites Paar Tuchhosen verabfolgen zu lassen. Da den Fußtruppen der Artillerie ganz ähnliche Leistungen wie den Geniesoldaten zugemuthet werden, empfiehlt es sich, auch für diese statt der Halbtuchhosen Tuchhosen zu verwenden. Die dadurch erwachsende Mehrausgabe wird reichlich durch die seltener nöthig werdende Abgabe von Ersatzhosen ausgeglichen.

Im Laufe des nächsten Instruktionsjahres werden nach Aufbrauch der Bestände bisheriger Ordonnanz Reithosen und möglicher-

**Bericht einer Fraktion der ständeräthlichen Commission, betreffend das
Gotthardbahnunternehmen. (Vom 7. August 1878.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1878
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.08.1878
Date	
Data	
Seite	461-491
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 058

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.