

B e r i c h t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über den Ankauf
der österreichischen Dampfschiffe.

(Vom 6. Januar 1860.)

Tit. I.

Bekanntlich hatte sich die österreichische Besatzung von Laveno in Folge der Kriegsereignisse zu Anfang Juni letzten Jahres veranlaßt gesehen, ihren Stationsort aufzugeben und sich auf den österreichischen Dampfbooten nach den schweizerischen Gewässern des Langensees und beziehungsweise nach dem Kanton Tessin zurückzuziehen. Nach Entlassung der Besatzungsmannschaften in die Heimat verblieben die Fahrzeuge mit der zirka 37 Mann zählenden Schiffsmannschaft in den herwärtigen Gewässern unter eidgenössischem Schutze. Die Flottile bestand aus folgenden Schiffen:

- 1) aus dem Kriegsdampfer „Radeški“ von 100 Pferdekräften, seit sechs Jahren im Gebrauche und im Jahr 1858 vollkommen restaurirt;
- 2) dem Kriegsdampfer „Ticino“ von 40 Pferdekräften, auch seit sechs Jahren im Gebrauche;
- 3) dem Schraubendampfer „Benedek“ von 20 Pferdekräften, ebenfalls sechs Jahre im Gebrauche und 1858 restaurirt.

Dazu kommen noch verschiedene Boote, nämlich ein eisernes Schleppboot, ein eisernes Raketenboot, zwei hölzerne Beiboote zum Radeški, ein eisernes Beiboot zum Ticino und ein eisernes Beiboot zum Benedek.

Als nach dem Friedensschlusse von Villafranca es sich darum handelte, dieser Flottile wieder eine Bestimmung zu geben, mußte für uns die Frage in Erwägung fallen, ob es nicht im wohlverstandenen Interesse der Schweiz liegen möchte, diese Schiffe sammt dem Kriegsmaterial und der Armirung für die Eidgenossenschaft zu erwerben. Es war um so mehr Grund vorhanden, diese Frage näher in Erwägung zu ziehen, als das k. k. Ministerium bereits unterm 26. August unserm Geschäftsträger eröffnet hatte, wenn die Eidgenossenschaft die fraglichen Schiffe für sich zu erwerben beabsichtige, so würde die kaiserliche Regierung einem dießfälligen Angebote den Vorzug vor jedem andern einräumen.

Wir ermangelten nicht, die Schiffe, so wie die dazu gehörigen Effekten durch Sachverständige untersuchen und schätzen zu lassen, und auf deren günstigen Bericht hin suchten wir zu erfahren, zu welchem Preise die kaiserliche Regierung die Schiffe mit allen damit zusammenhängenden Gegenständen abzutreten bereit sein würde.

Hierauf wurde uns durch die k. k. Geandtschaft eröffnet, daß sie ermächtigt sei, diese sämtlichen Boote mit allen Ausrüstungsgegenständen um den Kaufpreis von Fr. 403,000 der Eidgenossenschaft zu überlassen, obwohl ein viel höheres Angebot von Seite einer solvenden Gesellschaft vorliege.

Nach den vorgelegten Ausweisen betrug der Ankaufspreis für die Schiffe fl. 197,350. Hierzu kommen fl. 20,000 für Material, Reserverequisiten, Maschinen u. s. w. und fl. 14,910 als Werth des Kanonenmetalls, so daß die Originalschätzung auf fl. 252,260 oder zirka Fr. 630,000 sich beläuft. Es ergibt sich sonach, daß die österreichische Regierung einen Abzug von ungefähr Fr. 230,000 zu machen bereit war, was im Verhältniß zu der Zeit zu stehen schien, während welcher die Schiffe im Dienste und Gebrauche gestanden hatten.

Bei Erörterung der Frage, ob die Schiffe für die Schweiz acquirirt werden sollten, mußte eben sowol der politische, wie der militärische und kommerzielle Standpunkt in Berücksichtigung fallen.

Durch das Ergebniß des jüngsten italienischen Krieges haben sich die Verhältnisse des Langensee's wesentlich geändert. Früher war er durch drei Staatsgebiete begränzt, durch Oesterreich, Piemont und die Schweiz. Gegenwärtig gränzen nur noch Piemont und die Schweiz an dieses Vinnengewässer; und nachdem insbesondere das rechte und das linke Ufer an Piemont gefallen und dadurch die Konkurrenz von sardinischen und österreichischen Dampfschiffunternehmungen dahin gefallen sind, mußte es nothwendig für die Schweiz in jeder Beziehung wichtig und bedeutsam werden, durch eigene Schiffe auf dem See vertreten zu werden. Es erweist sich dieß als eine politische Nothwendigkeit, damit nicht der Kanton Tessin in seinen Verbindungen in gänzliche Abhängigkeit von den Anordnungen des Nachbarstaates falle. Eine schweizerische Dampfschiffahrt auf dem Langensee wird dazu dienen, das Gewicht und den Einfluß der Eidgenossenschaft jenseits der Alpen zu verstärken, während der Uebergang aller Schifffahrt in die Hände bloß einer Macht ihn erheblich schwächen mußte.

In militärischer Beziehung müssen wir uns erlauben, was die Spezialitäten betrifft, auf die bei den Alten liegende Expertise zu verweisen. Im Allgemeinen bemerken wir hier, daß die Vertheidigung des südlichen Gebietes vom Kanton Tessin ohnehin mit Schwierigkeiten verbunden ist, weshalb die Schweiz kein Mittel unberücksichtigt lassen, sondern vielmehr in Friedenszeiten Alles vorbereiten sollte, um eine wirksame Abwehr zu

ermöglichen, wozu in erster Linie auch die Beherrschung der Seen gehört, was bei dem jüngsten Konflikte der Schweiz mit dem Auslande vollkommen anerkannt und durch die energischen Anordnungen des damaligen Oberbefehlshabers klar zur Anschauung gebracht worden ist. Wenn, wird bemerkt, der südliche Theil des Kantons Tessin ohnehin schwer zu vertheidigen ist, so darf diese Schwierigkeit nicht dadurch noch erhöht werden, daß man von vornherein den Langensee vollständig einer andern Macht Preis gibt; vielmehr sind gerade an solchen schwachen Gränzpunkten alle militärischen Vortheile um so sorgfältiger aufzusuchen und zu wahren. In Kriegzeiten lassen sich die Schiffe leicht armiren und dienen trefflich zum Schutze der Seegränze, zur Verbindung der Ufer, zum Transporte von Leuten, Munition und Verpflegungsgegenständen. Dieser Umstand ist um so höher anzuschlagen, weil nach der veränderten politischen Situation die schweizerischen Interessen auf dem Langensee vollständig abhängig würden, wenn sie nicht mit eigenen Mitteln vertheidigt und gewahrt werden können.

Vom kommerziellen Standpunkte aus ist ebenso einleuchtend, welches hohes Interesse die Schweiz haben muß, auf dem Langensee ihre eigenen Verbindungen zu haben. Hat die Schweiz ihre eigenen Schiffe, so werden die beiderseitigen Unternehmungen sich über Fahrten und Tarife ins Einverständnis setzen müssen, wobei die schweizerischen Interessen mit denjenigen Sardiniens in ein billiges Gleichgewicht gebracht werden können. Unterbrechungen der Handelsverbindungen, wie solche mit großer Beeinträchtigung des schweizerischen Handels zur Zeit des jüngsten Krieges vorgekommen sind, könnten alsdann so leicht nicht mehr eintreten, während beim Abgange eigener Schiffe die Schweiz in kommerziell-postalischer Hinsicht der Diskretion der italienischen Unternehmungen überliefert wäre.

Als Handelsschiffe würden zwar die drei Dampfboote nach der Ansicht der Experten nicht hinreichend rentiren; allein das größte Schiff müßte mehr die Bestimmung eines Militärschiffes erhalten und würde dem für die Handelsfahrten bestimmten Dampfboot Ticino nur als Reserveschiff dienen. Von den Unterhandlungen mit einer neu zu gründenden Dampfbootgesellschaft wird es übrigens abhängen, welcher Verwaltung das Dampfboot Benedetto zugetheilt werden soll, und welchen Antheil jede Verwaltung an der Kaufsumme zu übernehmen hätte.

Dies sind die wesentlichen Punkte, die uns bei der Ankaufsfrage geleitet haben. Bevor wir jedoch auf den Ankauf selbst eintraten, versuchten wir, eine Gesellschaft, freilich eine schweizerische, zu finden, welche unter gewissen, der Eidgenossenschaft immerhin einen Einfluß sichernden Bedingungen die Schiffe übernehmen würde. Die daherigen Unterhandlungen führten jedoch nicht zu dem gewünschten Ziele und deshalb sahen wir uns, um nicht als dringlich erkannte Interessen irgendwie Preis zu geben, veranlaßt, selbsthandelnd einzuschreiten.

So wurde unterm 16. Oktober der Kauf auf die Summe von Fr. 400,000 abgeschlossen, und es wurden die sämtlichen Objekte, wie die-

selben in den Verzeichnissen d. d. Kloster Neuburg, 15. August und Locarno, 14. September 1859 genau spezifizirt worden sind, am 26. Oktober abhin von dem k. k. österreichischen Gesandten unsern Bevollmächtigten, den Herren Staatsrath Demarchi und Artilleriehauptmann Flori, zuhändigen der Eidgenossenschaft in bester Form übergeben.

Wir verkennen hiebei nicht, daß der Natur der Sache nach die Frage wegen des Ankaufs dieser Objekte der h. Bundesversammlung zugestanden hätte; allein die Sache war dringlich und doch nicht der Art, um die Bundesversammlung außerordentlich einzuberufen. Bei den unläugbaren Interessen, die hier in Frage standen, glaubten wir, denjenigen Weg unbedenklich einschlagen zu dürfen, welcher uns im Art. 14 des Organisationsgesetzes vorgeschrieben ist, wornach dringliche Ausgaben vorbehalten, aber bei der ersten Versammlung der gesetzgebenden Rätthe zu rechtfertigen und nachträgliche Kredite zu beantragen sind. Es könnte eingewendet werden, daß die Schweiz in Wahrung ihrer militärischen und kommerziellen Beziehungen auch später in der Lage gewesen wäre, sich eigene Dampfschiffe auf dem Langensee anzuschaffen, so daß man also nicht nöthig hätte, die eben dargebotene Gelegenheit dazu zu benutzen. Allein es ist unverkennbar, daß sie sich später in einer unvortheilhaften Lage befunden haben würde, indem es gegenüber allen schon bestehenden Schiffen viel schwieriger hielte, in Konkurrenz zu treten, als jetzt, wo es sich bloß um Uebernahme eines Theils der bereits vorhandenen Schiffe handelt.

Ueber die Frage, wie künftig die Schiffe nutzbar gemacht werden können, sind wir noch nicht im Falle, Ihnen einläßliche Aufschlüsse zu gewähren. In erster Linie werden wir versuchen, uns mit der sardinischen Regierung über die Ausführung der gegenseitigen Dampfbootfahrten auf dem Langensee zu verständigen und hiebei möglichst günstige Bedingungen für die schweizerischen Handels-, Verkehrs- und Postinteressen zu erzwirken. Zugleich werden wir darnach streben, eine schweizerische Gesellschaft zu gründen, welche die für Handelsfahrten bestimmten Schiffe auf ihre Rechnung zu übernehmen oder zu mietthen hätte; das größte Schiff dagegen, der eigentliche Kriegsdampfer, je nach Umständen auch das kleine Schraubboot Benedek, würden, wie angedeutet, Eigenthum der Eidgenossenschaft verbleiben und von dieser bloß zu zeitweiser Benutzung unter angemessenen, schützenden Bedingungen zur Aushilfe überlassen.

Kommt eine solche Gesellschaft zu Stande, so wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß die Gesellschaft sich verpflichte, im Falle der Noth die Schiffe gegen verhältnißmäßige Entschädigung zu Kriegszwecken zu überlassen.

Kommt hinwieder eine solche Gesellschaft nicht zu Stande und müssen die Fahrten in Regie betrieben werden, so werden wir in der Lage sein, darnach unsere Maßregeln zu treffen. Nach beiden Richtungen müssen wir uns eine spätere Berichterstattung vorbehalten, und wir schließen daher mit

dem Antrage, daß es Ihnen gefallen möge, den von uns unterm 16. Oktober 1859 geschlossenen Kauf der österreichischen Dampfschiffe auf dem Langensee sammt Zugehör nachträglich zu ratifiziren und den erforderlichen Kredit im Betrage von Fr. 400,000 zu bewilligen.

Bern, den 6. Januar 1860.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **F. Frey-Herosée.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schütz.**

Bericht des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über den Ankauf der österreichischen Dampfschiffe. (Vom 6. Januar 1860.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1860
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.01.1860
Date	
Data	
Seite	111-115
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 963

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.