

Abstimmung vom 19.1.1879

# Ein regionalpolitischer Tauschhandel rettet die Gotthardbahn

**Angenommen: Bundesgesetz betreffend Gewäh-  
rung von Subsidien für Alpenbahnen**

Christian Bolliger

---

*Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.*

**Empfohlene Zitierweise:** Bolliger, Christian (2010): Ein regionalpolitischer Tauschhandel rettet die Gotthardbahn. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 47–48.

**Herausgeber dieses Dokuments:** Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).

## VORGESCHICHTE

Vier Jahre nach dem Baubeginn für die Gotthardbahnlinie zeigt sich 1876, dass die ursprünglich auf 187 Millionen Franken veranschlagten Kosten um mehr als 100 Millionen Franken überschritten werden. Durch technische Vereinfachungen und die Vertagung des Baus von Nebenlinien gelingt es zwar, den finanziellen Mehrbedarf auf 40 Millionen Franken zu reduzieren. Dennoch müssen ausser der Gotthardbahngesellschaft auch die drei das Vorhaben subventionierenden Staaten Italien, Deutschland und die Schweiz einen Beitrag an die Mehrkosten leisten, um das historische Vorhaben eines Alpendurchstichs für die Bahn nicht auf halbem Wege scheitern zu lassen. Der Schweiz fallen davon 8 Millionen Franken zu.

Nach einem negativen Volksentscheid im Kanton Zürich verzichtet der Bundesrat darauf, die Kantone an der Finanzierung der schweizerischen Nachsubvention zu beteiligen. Die Kantone hatten bereits die ursprüngliche Subvention von 20 Millionen Franken gemeinsam mit der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn getragen. Neben diesen beiden in finanziellen Schwierigkeiten steckenden Bahngesellschaften soll deshalb der Bund den Löwenanteil von 6,5 Millionen Franken der Nachsubvention übernehmen. Im Parlament ist eine einseitige Subvention zugunsten der Gotthardlinie nicht mehrheitsfähig. Die Räte schmieden hierauf den sogenannten Gotthardkompromiss, der den Subventionsbeitrag des Bundes für den Gotthard kürzt, die 15 an der ursprünglichen Finanzierung beteiligten Kantone einbindet und den Kantonen im Hinblick auf spätere Alpenbahnen Subventionen zusichert. Vor allem in der Waadt werden auch gegen diesen grossmehrheitlich verabschiedeten Kompromiss Unterschriften gesammelt, sodass das Referendum zustande kommt.

## GEGENSTAND

Das Volk entscheidet somit über das Gesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen. Der Bund unterstützt die Gotthardkantone mit 4,5 Millionen Franken für die Nachsubvention der Gotthardbahnlinie, falls diese selbst 2 Millionen sowie die Nordostbahn und die Centralbahn 1,5 Millionen Franken aufbringen. Dem Kanton Tessin verspricht das Gesetz 2 Millionen Franken für die dereinstige Vollendung der Monte-Ceneri-Bahn. Je 4,5 Millionen Franken sollen an jene Kantone fliessen, welche sich an den vorgesehenen Alpenbahnen im Osten und Westen des Landes beteiligen.

## ABSTIMMUNGSKAMPF

Die Abstimmung erregt in allen Landesteilen viel Aufmerksamkeit. In Versammlungen, in der Presse und mit Flugblättern wird «die grosse Tagesfrage in allen Variationen» behandelt (Bund vom 11.1.1879). Dabei kann davon ausgegangen werden, dass die wichtigsten Parteien den Gotthardkompromiss grossmehrheitlich mittragen, sei es im liberalen und im radikalen Lager, sei es bei den katholischen oder reformierten Konservativen. Starke Gegenwehr ist in der Waadt festzustellen, in einigen anderen

Kantone sind die geäußerten Meinungen der Presse und der Parteien geteilt (Bund vom 11.1. und 12.1.1879).

Die Befürworter heben die regionale Ausgewogenheit der Vorlage und den grossen wirtschaftlichen Nutzen der Bahnen für die Schweiz hervor. Sie geben der Befürchtung Ausdruck, ein Nein führe zu Unruhe im Inland, erschwere die Beziehungen zu den Nachbarländern Italien und Deutschland und führe allgemein zu einem Prestigeverlust des Landes.

Die Gegner der Vorlage werfen dem Bundesrat vor, er vertusche die wahre Sachlage, und kritisieren, der Bund sei angesichts seines eigenen Defizits nicht in der Lage, «Millionen in ein abenteuerliches Unternehmen zu werfen» (Funk 1925; 38). Es handle sich beim Gesetz nicht um einen Kompromiss, sondern vielmehr um einen Kauf der Stimmen in den verschiedenen Landesregionen, argumentieren sie sinngemäss. Sie spekulieren, dass der Bund zur Finanzierung die Zölle erhöhen und damit einen Teuerungsschub auslösen werde. Ein solches Opfer rechtfertige der Nutzen, den die Gotthardbahn bringe, nicht.

## ERGEBNIS

Mit der deutlichen Mehrheit von 70,7% der Stimmen gibt das Volk grünes Licht für die Nachsubvention des Gotthardbahnbaus. Während die Kantone entlang der Gotthardlinie alle mit grossen Mehrheiten zustimmen, resultieren in der Waadt (nur 11% Ja-Stimmen) sowie in Graubünden und Appenzell Innerrhoden ablehnende Mehrheiten.

## QUELLEN

BBI 1878 III 49; BBI 1878 III 117–165; BBI 1878 III 363–406; BBI 1878 III 461–491; BBI 1878 III 560–584; BBI 1878 III 597; BBI 1878 III 623–629. Bund vom 31.12.1878, 6.1., 9.1., 11.1. und 12.1.1879; Vaterland vom 12.1.1879. Bauer 1947: 112–114. Funk 1925: 36–38; Rinderknecht 1949: 63–68.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).