

Schweizerisches Bundesblatt.

30. Jahrgang. III.

Nr. 31.

29. Juni 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.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
das Gotthardbahnunternehmen.

(Vom 25. Juni 1878.)

Tit.!

Indem der Bundesrath sich anschickt, der Bundesversammlung in der Angelegenheit des Gotthardbahnunternehmens die durch dessen gegenwärtige Lage hervorgerufenen Vorschläge zu unterbreiten, hält er es für nothwendig, zunächst in gedrängter Kürze einen geschichtlichen Rückblick auf die bisherigen Vorgänge zu werfen.

I.

Nachdem die Bundesversammlung in ihrer Julisitzung vom Jahr 1870 dem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien über die Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard vom 15. Oktober 1869 ihre Genehmigung ertheilt hatte und dann auch, unter dem 28. Oktober 1871, das Deutsche Reich diesem Vertrage beigetreten war, konnten die Voraussetzungen als bestehend erachtet werden, auf deren Grundlage das Unternehmen beruhen sollte. Unter Mitwirkung eines aus sehr leistungsfähigen Gliedern bestehenden Finanzkonsortiums wurde die Gotthardbahngesellschaft gegründet und legte im November 1871 dem Bundesrath ihre Statuten zur Genehmigung vor. Sie stellte sich in Betreff der finanziellen Basis des Unternehmens durchaus auf denjenigen Boden, der 1869 von der internationalen Konferenz zum Ausgangspunkte

genommen worden war. Das Baukapital, einschließlich der Verzinsung während der Bauzeit und anderer Nebenkosten, war auf 187 Millionen Franken festgestellt; und da die italienischen, schweizerischen und deutschen Subsidiën hievon 85 Millionen Franken deckten, so war noch ein weiterer Bedarf von 102 Millionen Franken zu beschaffen, dessen Abtheilung in Aktien und Obligationen in der Weise erfolgte, daß bloß 34 Millionen Franken in Aktien untergebracht, 68 Millionen Franken dagegen in Gestalt von Obligationen aufgenommen werden sollten. Es entsprach dieses Verhältniß weder den Voraussetzungen, wie sie in der internationalen Konferenz — allerdings in ganz unmaßgeblicher Weise — ausgesprochen worden waren, noch auch den eigenen Wünschen derjenigen Männer, welche die Gründung der Gesellschaft in die Hand genommen hatten. Man ließ sich dieselbe aber gefallen, weil die Geldinstitute, mit denen man sich in Verbindung gesetzt hatte, durchaus auf keiner andern Basis das Geschäft zum Abschlusse zu bringen geneigt waren, und weil man bei dem allgemeinen Vertrauen, mit welchem die Finanzwelt dem Unternehmen entgegen kam, eine besondere Gefährde in der starken Inanspruchnahme des Kredits bei schwachem Geschäftskapital nicht zu erblicken vermochte. Auch der Bundesrath, dem übrigens in finanziellen Fragen überhaupt kein Recht direkter Einmischung und keine Pflicht der Ueberwachung zustand, nahm an dem Verhältnisse damals keinen Anstoß.

Am 6. Dezember 1871 konstituirte sich, wie es schien unter den günstigsten Auspizien, die neue Gesellschaft. Ihre erste Sorge war es, den Bau des großen Tunnels zwischen Göschenen und Airolo in Angriff zu nehmen und sodann die Herstellung der sogenannten tessinischen Thalbahnen (Biasca-Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiasso), die nach besonderem Vertrag mit dem Kanton Tessin innerhalb dreier Jahre betriebsfähig gemacht werden mußten, in Gang zu setzen.

Was den großen Tunnel anbelangt, so gelang es der Gesellschaft, mit dem Hrn. L. Favre von Genf einen sehr günstigen Generalakkord abzuschließen, wonach dieses gewaltige Bauwerk zu Preisen hergestellt werden sollte, welche die Hoffnung begründeten, es werden die Gesamtkosten erheblich unter dem Voranschlage der internationalen Konferenz bleiben. Wenn man sich der Verhandlungen über den Vertrag vom 15. Oktober 1869 in dem National- und Ständerath erinnert, so weiß man, daß damals namentlich die Besorgniß vorwaltete, es möchte der große Tunnel bei Weitem mehr Kosten verursachen, als vorgesehen war, und Niemand wäre in der That im Stande gewesen, eine Gewähr dafür zu übernehmen, daß diese Befürchtungen unbegründet seien. Durch den Abschluß des Favre'schen Vertrages erschienen dieselben

nunmehr als gehoben, und die Lage der Gesellschaft durfte als eine um so gesichrtere betrachtet werden, als in Bezug auf die übrigen, sich dem Normalen und Berechenbaren mehr annähernden Bauobjekte die gleiche Besorgniß nicht schien gehegt werden zu müssen. Es mag sein, daß dieser große Erfolg in Betreff des schwierigsten und wichtigsten Theils ihrer Aufgabe auch bei den Organen der Gesellschaft das Gefühl hervorbrachte, daß sie bei ihrem weitern Vorgehen sich nicht durch allzu ängstliche Rücksichten der Sparsamkeit leiten zu lassen brauche. Sie nahm daher keinen Anstand, beim Bau der tessinischen Thalbahnen, und zwar auf beiden obgenannten Linien, welche ursprünglich als reine Lokalbahnen behandelt und berechnet worden waren, Verbesserungen des Trace in Betreff der Steigungsverhältnisse und durch Ausführung einer doppelspurigen, anstatt einer bloß einspurigen Bahn einzuführen, die das Nez leistungsfähiger zu machen geeignet, aber allerdings mit ganz erheblichen Mehrkosten verbunden waren; sie ging damit über das Maß derjenigen Verpflichtungen hinaus, welche sie nach dem internationalen Vertrag zu erfüllen hatte, und sie würde sich wohl zu einer derartigen Mehrleistung schwerlich verstanden haben, hätte sie nicht damals noch das volle Gefühl gehabt, den ihr obliegenden Aufgaben reichlich gewachsen zu sein.

Man darf wohl annehmen, daß der nämliche moralische Faktor bei der Anlage des ganzen tessinischen Thalbahnezes sich wirksam erwies; man wollte in allen Theilen nicht nur eine gut und solid, sondern auch würdig ausgeführte Bahn herstellen und glaubte hiezu die erforderlichen Mittel unzweifelhaft zu besitzen. Es zeigte sich dann freilich, daß diese sogenannten Thalbahnen doch eine schwierigere und kostspieligere Aufgabe seien, als man es sich anfänglich vorgestellt und als namentlich auch die Urheber der Kostendeckung vorgesehen hatten. Allerdings ist, wenn man das schließliche Ergebnis in's Auge faßt, nicht zu vergessen, daß die Beschleunigung, wenn nicht Ueberstürzung, womit die Expropriation und der Bau selbst gefördert werden mußte, um den mit dem Kanton Tessin vereinbarten Termin nicht zu überschreiten, in Verbindung mit der enormen Vertheuerung aller Baumaterialien und des Arbeitslohnes, die gerade in dieser Periode sich fühlbar machten, eine erhebliche Ueberschreitung der Voranschläge als leicht erklärlich erscheinen lassen konnte; dennoch hat diese Ueberschreitung dann Dimensionen angenommen, welche nicht denkbar wären, wenn nicht der Voranschlag von Hause aus zu gering gewesen und wenn nicht bei der Ausführung mit einer zu großen Konnivenz den Zumuthungen der Techniker nachgegeben worden wäre. Hatte der Kostenvoranschlag für diese Bahnen eine Ausgabe von noch nicht völlig 15 Millionen Franken in Anspruch genommen, so zeigt die

zwar in Folge hängender Prozesse noch nicht ganz abgeklärte Schlußrechnung eine Ausgabe, die jedenfalls den Betrag von 32 Millionen Franken erreichen dürfte, ein Ergebnis, das nicht nur an sich geeignet war, das Gleichgewicht der Gesellschaftsfinanzen in Frage zu stellen, sondern dadurch noch besonders bedenklich wurde, daß die *B e t r e i b u n g* dieser tessinischen Bahnen von vornherein keine Resultate in Aussicht stellte, welche für die lange Zeit bis zur Eröffnung des ganzen Nezes eine irgend nennenswerthe Vergütung an die Zinsen des großen darauf verwendeten Kapitals hätten leisten können. Es ist diese Devisüberschreitung bei den tessinischen Thalbahnen der Gegenstand vielfacher und zum Theil herber Kritik geworden, und die Gesellschaftsorgane haben daher Veranlassung genommen, die Ursachen derselben in einer besondern Broschüre zu analysiren, die der Oeffentlichkeit übergeben worden ist, aber kaum diejenige Beachtung gefunden hat, welche die lichtvolle Darstellung verdient hätte. Wir legen daher ein Exemplar derselben den Akten bei. Eine unbefangene Würdigung der darin enthaltenen Momente dürfte wenigstens zu dem Ergebnisse führen, daß die wesentlichsten Faktoren der Ueberschreitung in Verhältnissen gelegen haben, welche von dem Willen der Verwaltung unabhängig waren.

Die tessinischen Thalbahnen (Biasca-Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiasso) waren, trotz großer Schwierigkeiten, welche auch noch elementare Ereignisse bereiteten, rechtzeitig, d. h. vor Schluß des Jahres 1874, fertig gestellt und dem Betriebe übergeben worden. Die große Aufgabe, an die es nunmehr mit aller Energie heranzutreten galt, lag in der Anhandnahme der sogenannten Zufahrtslinien zum Tunnel: Biasca-Airolo auf der südlichen, Arth-Flüelen-Göschenen auf der nördlichen Seite des Berges. Während die Vorstudien für diese äußerst schwierigen Bauobjekte ihrem Abschlusse entgegengingen, begannen im Laufe des Jahres 1875 im Publikum die Besorgnisse sich zu regen, daß der Bestand der Gesellschaft in Folge außerordentlichen Mehrbedarfs an Geldmitteln gefährdet sei, und die in diesem Sinne umlaufenden Gerüchte gewannen nach und nach eine derartige Konsistenz, daß der Bundesrath es für geboten hielt, mit Schreiben vom 3/4. Dezember 1875 die Gotthardbahngesellschaft amtlich zur Berichtgabe über ihre finanziellen Verhältnisse einzuladen.

Dieser Bericht erfolgte mittelst eines Schreibens vom 3. März 1876, welches nun eine Sachlage der allerbedenklichsten Art enthüllte. Dieselbe ergibt sich aus folgender kurzer Gegenüberstellung der Baukosten, welche nach der Berechnung der Experten von 1864, nach den Aufstellungen der internationalen Konferenz von 1869

und nunmehr nach den neuesten Berechnungen des Oberingenieurs der Gotthardbahn auf die verschiedenen noch herzustellenden Linien des ganzen Nezes entfallen sollten.

	Experten 1864. Fr.	Internat. Konferenz 1869. Fr.	Vorlage 1876. Fr.
Luzern-Goldau (Arth), inkl. Bahnhof Luzern	6,643,680	6,643,680	14,917,800
Zug-Goldau (Arth)	4,131,302	4,131,302	4,937,800
Goldau-Brunnen	6,067,602	6,067,602	8,729,000
Brunnen-Flüelen	5,468,050	5,468,050	14,842,100
Flüelen-Göschenen	28,855,498	28,855,498	41,004,500
Göschenen-Airola	53,756,821	59,600,000	61,088,900
Airola-Biasca	26,577,435	26,648,938	50,960,900
Giubiasco-Lugano	15,000,000	15,000,000	14,809,100
Cadenazzo-Pino	—	4,000,000	6,449,000
	146,500,388	156,415,070	217,739,100
resp. mit Cadenazzo-Pino	150,500,388	Differenz	61,324,030 oder 39,2 %.

Da selbstverständlich in Folge dieser kolossalen Vermehrung der Baukosten für die noch nicht in Angriff genommenen Linien und ebenso durch die schon berührte große Ueberschreitung der Kostenvoranschläge beim tessinischen Thalbahnneze auch die Kapitel der Geldbeschaffung und der Verzinsung während der Bauzeit eine sehr namhafte Vermehrung erleiden mußten, so ergab sich als Gesamt- und Schlußfact, daß nach dem Ergebnisse dieser neuen, tiefer eindringenden Studien der Totalbedarf für die Ausführung der Gotthardbahn auf Grundlage des Programms von 1869 anstatt auf 187 Millionen Franken, wie damals angenommen worden war, voraussichtlich auf 289 Millionen Franken ansteigen werde. Allerdings fügte der Oberingenieur der Gotthardbahn hinzu, daß auch diese Berechnung nicht als eine absolut zuverlässige anzusehen sei, indem erst die Detailausarbeitung des Projektes, die noch geraume Zeit in Anspruch nehmen werde, das erforderliche Material zu einem abschließlichen Voranschlag bieten könne; er stellte es als wahrscheinlich dar, daß dabei viele Posten erhebliche Verminderungen erleiden werden, aber er leugnete auch die Möglichkeit nicht, daß auf andern Posten noch eben so erhebliche Mehrbedürfnisse sich zeigen können.

Es ist einleuchtend, daß — diese neueste Berechnung als im Wesentlichen zutreffend angenommen — damit das ganze Fundament, auf welchem die Gotthardbahnunternehmung beruhte, umgestoßen war. Eine Gesellschaft, welche auf einen Bedarf von 187 Millionen

Franken gerechnet und sich darauf eingerichtet hatte, nicht etwa um eine glänzende Spekulation damit zu machen, sondern mit der Aussicht, besten Falles ihren Aktionären einen mäßigen Zins ausrichten zu können, war in keiner Weise in der Lage, ihre Aufgabe zu lösen, wenn sich nun ergab, daß ihr wirklicher Bedarf den vorausgesetzten um den Betrag von mehr als 100 Millionen Franken übersteige. Die Direktion der Gotthardbahngesellschaft, indem sie diese unvermeidliche Schlußfolgerung aus der von ihr dem Bundesrath vorgelegten Sachlage zog, schloß ihre Eingabe mit der Bemerkung: es scheine durch die Natur der Dinge vorgezeichnet, daß von der gleichen Seite, von welcher die Mißrechnung betreffend das für die Unternehmung erforderliche Baukapital ausgegangen sei — sie meinte damit die internationale Konferenz — hinwieder über die Mittel zu rathschlagen sei, wie aus der schlimmen Situation ein Ausweg gefunden werden könne.

Der Bundesrath hielt es, nach Kenntnißnahme von diesen höchst unerfreulichen Mittheilungen, für seine Pflicht, ohne Säumen den Regierungen der auswärtigen Subventionsstaaten Kenntniß davon zu geben und dabei die Ansicht zu äußern: der erste Schritt, der sofort zu thun sei, dürfte darin bestehen, die Vorlage des Oberingenieurs der Gotthardbahngesellschaft zunächst einer ernsthaften Prüfung durch Sachverständige zu unterstellen, um auf diese Weise sich Gewißheit darüber zu verschaffen, ob in der That die Schlüsse jenes Technikers als durchaus begründet anerkannt werden müssen. Der Bundesrath glaubte, den genannten Regierungen zu diesem Behufe den Zusammentritt einer internationalen technischen Konferenz vorschlagen zu sollen, damit deren Ausspruch überall als mit der erforderlichen Autorität ausgerüstet anerkannt werde. Die Antworten auf diese erste Notifikation erfolgten von Berlin und von Rom unterm 14. Juni, und zwar übereinstimmend in dem Sinne, daß man zur Prüfung der technischen Fragen einen internationalen Zusammentritt nicht für erforderlich erachte, sondern die Vorberbereitung dieser Seite der Angelegenheit mit vollem Vertrauen der Schweiz allein überlassen wolle.

Bei dieser Sachlage blieb für den Bundesrath nichts Anderes übrig, als die Prüfung, welche er vorgezogen hätte, durch ein internationales Expertenkollegium durchgeführt zu sehen, einer Kommission aus schweizerischen Sachverständigen zu übertragen. Er suchte die besten und zuverlässigsten Kräfte, die sich zur Auswahl darboten, mit der Lösung dieser schwierigen Aufgabe zu betrauen, und daß er dabei nicht unglücklich gewählt hat, dürfte sich aus dem Umstande ergeben, daß das Ergebnis der Kommis-sionalberatungen im In- und Auslande sozusagen keinen Wider-

spruch gefunden hat und daher namentlich auch bei den spätern internationalen Verhandlungen ohne Weiteres als unbeanstandete und allgemein anerkannte Grundlage zum Ausgangspunkt genommen worden ist.

Es kann nicht in der Aufgabe dieser Botschaft liegen, die Arbeit der Experten in's Einzelne hinein darzulegen; wer sich darüber belehren will, der kann auf die umfassenden, im Druke erschienenen Protokolle verwiesen werden. Für uns genügt es hier, in kurzen Zügen das Resultat mitzuthellen. Die Kommission glaubte zunächst namhafte Ersparnisse, unbeschadet der Leistungsfähigkeit der Bahn, dadurch herbeiführen zu können, daß sie, in Abweichung von den Bestimmungen des internationalen Vertrages von 1869, bei einzelnen Parthien des Nezes die einspurige Anlage der zweispurigen substituirte, andererseits etwas stärkere Steigungen zuließ und auch in Betreff der Kurven für einzelne besonders schwierige Stellen einen kleineren Krümmungshalbmesser als 300 Meter gestattete. Sie brachte daneben auch alle irgend zulässigen Vereinfachungen in der Anlage des Unter-, Ober- und Hochbaues in Vorschlag und machte die bedeutenden Ermäßigungen in den Einheitsansätzen geltend, welche sich durch den inzwischen eingetretenen gewaltigen Sturz der Eisenpreise von selber ergaben. Durch diese verschiedenen Elemente gelang es der Kommission, die Grundzüge eines etwas veränderten Projektes vorzuzeichnen, bei welchem sie glaubte mit aller Sicherheit annehmen zu dürfen, daß die Gesamtkosten des auf dem Vertrag von 1869 beruhenden Programmes sich von Fr. 289 Millionen (nach Voranschlag Hellwag) auf Fr. 261 Millionen werden reduzieren lassen. Das Defizit, welches nach jenem Voranschlag (289—187) Fr. 102 Millionen betragen hätte, würde somit auf Fr. 74 Millionen (261—187) zurückgegangen sein.

Die Expertenkommission übergab dem Bundesrathe ihr auf laugen und mühevollen Untersuchungen beruhendes Elaborat im Dezember 1876, und derselbe säumte nicht, dasselbe sofort zur Kenntniß der Regierungen von Deutschland und Italien zu bringen, mit dem Ersuchen, die Arbeit einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen, und mit dem Vorschlage, alsdann, zur Berathung der nun einigermaßen abgeklärten Sachlage, zu einer internationalen Konferenz zusammenzutreten. Im März und Mai 1877 trafen die Antworten von Berlin und Rom ein, beide dahin lautend, daß die resp. Regierungen bereit seien, einem vom Bundesrathe zu erlassenden Rufe zur Konferenz Folge zu leisten.

So trat denn, am 4. Juni 1877, endlich die von allen drei Subventionsstaaten beschickte Konferenz in Luzern zusammen. Ueber

den Gang, den die dortigen Verhandlungen nahmen, geben die gedruckten Protokolle, die in Ihrer Hand liegen, einläßlichen Aufschluß. Es ergibt sich daraus vorab, daß — wie schon oben angedeutet worden — das Elaborat unserer schweiz. Experten allseitig als eine durchaus gediegene Arbeit anerkannt wurde, die alle diejenigen Garantien darbierte, welche man vernünftigerweise von einem sorgfältig durchgearbeiteten Voranschlage erwarten dürfe. Auch die Vereinfachungen und technischen Erleichterungen, welche die Experten beantragten, stießen, mit Ausnahme eines einzigen, verhältnißmäßig untergeordneten Punktes (der zwei- oder einspurigen Anlage des Goldauer Tunnels), auf keinerlei Widerspruch oder Bedenken; das von den Experten ermittelte Defizit von Fr. 74 Millionen konnte also als der allseitig acceptirte Ausdruck der ganzen Sachlage betrachtet werden.

Wenn nun aber die Konferenz, Angesichts dieses immer noch erschreckend großen Mehrbedarfes, sich die Frage vorlegte, ob und wie es möglich sein werde, denselben zu decken, so befand sie sich in einer schweren Verlegenheit. Es ist dabei bemerkenswerth und verdient erwähnt zu werden, daß der Gedanke, der damals und seither in der Presse vielfach aufgetaucht ist, der Gedanke, die dermalige Gesellschaft einfach ihrem Schicksale zu überlassen und auf ihren Trümmern die Gründung einer neuen zu versuchen — in der Konferenz von keiner Seite auch nur angeregt wurde; so sehr waltete das, unzweifelhaft richtige Gefühl vor, daß diese Verfahrungsweise, von allen andern Rücksichten abgesehen, eine höchst gefahrvolle Operation darstellen und möglicher, ja wahrscheinlicher Weise keinesweg bloß die Gesellschaft als solche vernichten, sondern das Unternehmen selbst in höchstem Maße gefährden würde.

Nicht minder bestimmt aber brach sich auch die Ueberzeugung Bahn, daß es eine Sache der Unmöglichkeit sein werde, die 74 Millionen, sei es durch Staatssubventionen, sei es durch Aktien- oder Anlehensemissionen, oder durch Verbindung beider Mittel, zusammenzubringen, und es gestaltete sich sonach die praktische Frage, deren Lösung die Konferenz sich widmen mußte, zunächst dahin, durch weitere Beschränkung des Bauprogrammes von 1869 das Defizit auf eine Ziffer herabzubringen, bei welcher eine Beschaffung des Mehrbedarfs nach Lage der Sache als eine lösbare Aufgabe erscheine. Eine solche Beschränkung des Programmes war in zwei, oder, wenn man will, in drei Richtungen denkbar: entweder, indem man einen Theil des projektirten Nezes, wenigstens für einmal, unausgeführt ließ, die Bahn also z. B. von Göschenen abwärts nur bis Flüelen fortsetzte und von dort sich mit Trajektschiffen behelf, um die Verbindung mit Luzern herzustellen; oder, indem

man die Schwierigkeiten der Bergbahn durch Einlegung von Steilrampen mit oder ohne Zahnstangen-Nachhilfe wesentlich erleichterte und die Bauanlage von großen Mehrkosten entlastete, oder endlich, indem man diese beiden Auskunftsmitel mit einander kombinirte. Die schweizerische Delegation sprach sich mit Wärme dafür aus, daß die Frage der Steilrampen und Trajekte wenigstens nicht kurzer Hand verneint, sondern einer möglichst gründlichen und unbefangenen Prüfung unterworfen werde; allein sie stieß mit dieser Anregung auf einen Widerstand, der sich bald als ein durchaus unüberwindlicher darstellte, und nachdem dies einual in unzweifelhafter Weise konstatiert war, blieb allerdings nichts übrig, als die Betretung desjenigen Weges, welcher dann wirklich beschritten worden ist, nämlich die Beseitigung aller derjenigen Linien, welche nicht unbedingt nothwendig sind, um den ursprünglichen Gedanken des Gotthardunternehmens, die Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen dem deutsch-schweizerischen und dem italienischen Bahnneze, zur Realisirung zu bringen, d. h. mit andern Worten die Beschränkung des Programms auf die eine Linie: Immensee-Pino oder aber Immensee-Chiasso.

Die letztere Eventualität, welche die Berglinie über den Monte Cenere in sich begriffen hätte, wurde aber von Deutschland kategorisch abgelehnt, und so ungern sich Italien und die Schweiz dazu bequemen, es blieb schließlich, wenn ein Einverständnis erzielt werden sollte, nichts Anderes übrig, als die Reduktion des Gotthardunternehmens (abgesehen von der bereits ausgeführten Streke Lugano-Chiasso) auf die Stammlinie Immensee-Pino. Was damit momentan aufgeopfert werden muß, das sind die nördlichen Flügelbahnen Immensee-Meggen-Luzern und Arth-Zug, und daneben die Cenere-Linie (Bellinzona-Giubiasco-Lugano). Es bedarf wohl Seitens des Bundesrathes keiner besondern Versicherung, wie ungern er sich zu einem solchen Opfer herbeiließ und wie tief er es namentlich empfand, daß ein Aufgeben der Cenere-Linie aus vielen und naheliegenden Gründen zu beklagen sei. Allein die ganze Sachlage gestaltete sich in dem Maße zwingend, daß wir nicht glaubten anders handeln zu können, als uns vor der Nothwendigkeit zu beugen.

Man darf dabei übrigens doch nicht vergessen, daß, insbesondere was die Monte Cenere-Linie betrifft, die Verschiebung durchaus keine absolute Bedeutung hat und die Möglichkeit einer verhältnißmäßig baldigen Anhandnahme jener Linie völlig offen läßt. Wenn es gelingt, für dieselbe Geldmittel flüssig zu machen, welche den Bau, sei es durch die Gotthardbahn (ohne Beanspruchung der für die Stammlinie bestimmten Mittel), sei es durch eine eigene Unternehmung ermöglichen, so kann und wird ohne

Zweifel die Linie rechtzeitig in Angriff genommen werden, um zugleich mit der Inbetriebsetzung des großen Tunnels oder doch nicht allzu lange nachher ebenfalls eröffnet werden zu können. Es wird sich also bloß fragen, ob nicht von Seite derjenigen Landesgegenden, die speziell an der Cenere Linie beteiligt sind, d. h. des Kantons Tessin und der Provinzen Como und Mailand, nach dieser Richtung Anstrengungen gemacht werden wollen. Da diese Linie schwerlich mehr als 15 Millionen Anlagekapital erfordern wird, so dürfte die Aufbringung einer Spezialsubvention, wie sie zur Herstellung eines lebensfähigen Unternehmens erforderlich wäre, schwerlich ganz unerschwingliche Opfer erfordern, und jedenfalls ist hier für den Kanton Tessin, den man bei der Nachsubvention für den Gotthard so sehr geschont hat, ein Feld der Thätigkeit geöffnet, dessen Anbau wohl fruchtbringender wäre, als das bloße Klagen über das Luzerner Protokoll.

Frägt man nach den finanziellen Folgen, welche das vorläufige Fallenlassen der Nebenlinien mit sich bringt, so treten dieselben zunächst zu Tage in einem neuen Kostenvoranschlage, welcher während der Dauer der Luzerner-Konferenzen die Bauleitung der Gotthardbahn für das „reduzirte Nez“ (Immensee-Pino) mit Benutzung der von den schweizerischen Experten aufgestellten technischen Wegleitungen entworfen hatte. Derselbe berechnete die Baukosten im engeren Sinne, einschließlich der Bauaufsicht und des Fahrmaterials, auf 208 $\frac{1}{2}$ Millionen, daneben die Bauzinsen (einschließlich Geldbeschaffung) auf Fr. 26,900,000, zusammen also auf Fr. 235,400,000, gegenüber den von den Experten für das nicht-reduzirte Nez gefundenen 261 Mill., demnach eine Ersparniß von fast 25 Millionen. Auf der Konferenz glaubten nun aber die Techniker der italienischen und deutschen Delegation, von dieser Summe noch weitere Abstriche von Bedeutung machen zu können:

- 1) schienen ihnen die Ansätze für die erste Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und die für künftige Anschaffungen in diesem Gebiete vorbehaltene Reserve (zusammen 6 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken) zu hoch, und sie glaubten, einen Posten von 5 Million Franken als durchaus zureichend erklären zu dürfen;
- 2) beanstandeten sie die Höhe der Ziffer für Bauzinsen (Fr. 26,900,000) und glaubten, namentlich unter der Voraussetzung, daß fortan die Aktien während der Bauperiode, anstatt mit 6, nur noch mit 3 % verzinset werden sollten, eine runde Summe von Fr. 20,000,000 für das ganze Kapitel aufnehmen zu dürfen.

Die schweizerische Abordnung hatte gegen den Abstrich unter Ziffer 1 keine besondern Einwendungen zu erheben, dagegen schien

ihr die Reduktion der Bauzinsen, wenigstens in dem vorgeschlagenen Maße, sehr gewagt. Sie blieb indessen mit ihren daherigen Bedenken in Minderheit und mußte sich um so eher in diese Stellung fügen, als sonst die ganze Verhandlung zu scheitern drohte; sie glaubte schließlich auch, es um so eher thun zu dürfen, als sie die Hoffnung nicht aufgab, daß es nachträglich noch gelingen werde, bei der letzten Ausfeilung des Projektes Ersparnisse zu erzielen, welche den hier begangenen Irrthum auszugleichen vermöchten. Wir werden weiter unten Veranlassung haben, die bezüglichen Verhältnisse noch besonders und eingehend zu besprechen, und es wird sich dort zeigen, wie sehr die, glücklicherweise in die Protokolle niedergelegten Bedenken der schweizerischen Delegation berechtigt waren.

Mit Hilfe dieser beiden Abstriche (von $1\frac{1}{2}$ Mill. + Fr. 6,900,000,^a zusammen Fr. 8,400,000) wurde dann der Gesamtbedarf von Fr. 235,4 Millionen, wie ihn die Bauleitung der Gotthardbahn zuletzt aufgestellt hatte, auf 228 oder (nach Abzug von 1 Million, die man als Rein-Erträgniß der Tessiner Thalbahnen bis zur Eröffnung des Tunnels in Aussicht nahm) auf 227 Millionen heruntergebracht, und auf Grundlage dieser Ziffer wurde nun die Rekonstruktion in Angriff genommen. Die Rechnungsmethode, die man dabei zur Anwendung brachte, war folgende:

Die dormaligen Mittel der Gotthardbahn bestehen in:

staatl. Subventionen: . . .	Fr. 85 Mill.	
Aktienkapital . . .	„ 34 „	; davon allerdings noch 40% = Fr. 13,600,000 einzuzahlen.
Obligationen . . .	„ 68 „	; davon allerdings die IV. Serie = Fr. 20,000,000 von dem Finanzkonsortium noch nicht abgenommen.

Fr. 187 Mill.

Defizit sonach . . . „ 40 „

gleich d. Gesamtbedarf von . . . Fr. 227 Millionen.

Diese Berechnung beruhte nun vorab auf der Voraussetzung, daß die Aktionäre die noch ausstehenden Fr. 200 per Aktie unweigerlich einzahlen und daß das Finanz-Konsortium die letzte Obligationenserie zu den Bedingungen des frühern Vertrages abnehmen werde. Von diesen beiden Voraussetzungen ist seither die eine als erfüllt zu betrachten. Es ist der Gotthard-Gesellschaft gelungen, die anfänglich von dem Konsortium erhobenen Schwierigkeiten zu besiegen und einen Nachtragsvertrag abzuschließen, der alle Gewähr dafür

bietet, daß falls sonst die Unternehmung sich zu rekonstruiren vermag, jene 20 Millionen ihr, ohne Erschwerung der Bedingungen, zufließen werden. Ungelöst ist zur Zeit noch die andere Frage, ob die Aktionäre sich bereit finden werden, ihre Restzahlung zu leisten, oder ob sie, oder wenigstens ein großer Theil derselben, es vorziehen werden, die Zahlung zu unterlassen und das bereits Einbezahlte einfach preiszugeben. Da selbstverständlich die Einforderung nicht wohl angeordnet werden kann, bevor die eigentlichen Rekonstruktionsfragen ihre Erledigung gefunden haben, so liegt hier ein Element der Ungewißheit vor, das erst zur Lösung gelangen wird, wenn seinerzeit die Gesellschaft dem Bundesrath ihren neuen Finanzausweis vorzulegen hat (s. unten.)

• Was nun aber die Deckung des oben verzeigten Defizits von 40 Millionen Franken anbelangt, so einigte man sich nach ziemlich mühsamen Verhandlungen, mit Bezug auf welche wir auf das Protokoll verweisen müssen, dahin, daß der Gesellschaft zugemuthet werden solle, 12 Millionen noch von sich aus zu beschaffen eine Anforderung, die allerdings bei der dermaligen Situation keine sehr leichte genannt werden kann — und daß der dann noch verbleibende Rest, im Betrage von 28 Millionen Franken durch eine Nachtragssubsidie der drei Staaten — Schweiz, Italien und Deutschland — aufzubringen sei. Das Postulat der Schweiz, daß bei der Nachtragssubvention das gleiche Vertheilungs-Verhältniß einzutreten habe, wie bei der ursprünglichen Subvention von 85 Millionen (Italien 45, Deutschland 20, Schweiz 20), stieß auf unüberwindlichen Widerstand, insbesondere bei Italien, das strenge auf der gleichmäßigen Drittel-Theilung bestand; es mußte schließlich als ein wesentliches Entgegenkommen betrachtet werden, daß Italien und Deutschland je 10 Millionen übernahmen und die Quote der Schweiz auf 8 Millionen herabminderten.

So kam denn endlich, am 12. Juni 1877, das Luzerner Schlußprotokoll zu Stande, das seither fast ohne Veränderung in den Staatsvertrag umgewandelt worden ist, der am 12. März 1878 durch die Vertreter aller drei Staaten zu Bern unterzeichnet wurde und den wir heute Ihrer Ratifikation unterstellen. Abgesehen von der Finanzfrage, die so eben behandelt wurde und auf welche wir weiter unten nochmals, so weit es die schweizerische Subsidienquote betrifft, zurückkommen werden, sind über den fraglichen Staatsvertrag nur folgende kurze Aushebungen zu machen:

- 1) Der Art. 2 enthält diejenigen, von dem Verträge von 1869 abweichenden Vorschriften in technischer Beziehung, welche die schweizerische Expertenkommission für zulässig erachtet hatte: Erhöhung der Maximalsteigung von 25 auf 26⁰/₁₀₀, bezw. von

26 auf 27‰ auf gewissen Strecken der Bergbahn; Verminderung des zulässigen Minimums des Krümmungshalbmessers von 300 auf 280 Meter, — beides unter der Voraussetzung, daß durch Anwendung dieser Erleichterungen erhebliche Ersparnisse erzielt werden können; endlich eine wesentliche Ausdehnung der Gestattung einspuriger Bahnanlage.

Da sich diese Bestimmungen, wie gesagt, genau an die Vorschläge der schweizerischen Experten anschließen und von den deutschen und italienischen Technikern durchaus unbeanstandet gelassen worden sind, so sehen wir uns nicht veranlaßt, uns weiter darüber zu verbreiten.

- 2) Im Art. 3 ist die Frist, innerhalb welcher die Vollendung des großen Tunnels ins Auge gefaßt wird, bis zum Ende September 1881 festgesetzt und daneben bestimmt, daß die Zufahrtslinien Immensee-Göschenen und Airolo-Biasca, ebenso das Stück Cadenazzo-Pino rechtzeitig an Hand zu nehmen seien, um bis zu dem Zeitpunkt der Fertigstellung des großen Tunnels ebenfalls dem Betriebe übergeben werden zu können *).

Der gleiche Art. 3 enthält dann auch noch die vorläufige Vertagung der drei Nebenlinien, mit der Maßgabe, daß wenn die Stammlinie einmal eröffnet ist, die Gotthardgesellschaft diese Nebenlinien zu bauen verpflichtet sei, sobald ihre Finanzlage es gestattet. Dem schweizerischen Bundesrath ist es anheimgegeben, zu bestimmen, wann dies der Fall sei, und ebenso die Reihenfolge vorzuschreiben, in der die Linien an die Hand zu nehmen seien.

Nach dem oben über diesen Punkt Angebrachten sehen wir uns zu keinen weiteren Bemerkungen veranlaßt.

- 3) Im Art. 4 ist der Absatz 2 in einer etwas veränderten Fassung aufgenommen, welche es Italien gestattet, die Bahn von Pino ab auch anders, als genau dem Langensee entlang zu führen; immerhin aber so, daß Mailand darüber beruhigt sein darf, daß dabei nicht einseitig die Interessen von Genua, sondern eben so sehr auch die der Lombardei berücksichtigt werden. — Deutschland und die Schweiz haben keine Einwendung gegen diese von Italien gewünschte Modifikation zu erheben.

*) Daß jezt, nachdem eine außerordentliche Verzögerung in der Rekonstruktions-Angelegenheit eingetreten ist und das ganze Jahr 1878 als Baujahr zweifellos verloren geht, auch der Vollendungstermin der Zufahrtslinien erst in das Jahr 1882 fallen wird (siehe weiter unten), kann wohl für die Genehmigung des Vertrages kein Hinderniß sein. Jedermann wird zugeben, daß die Verspätung sich als eine Folge höherer Gewalt darstellt und Niemanden speziell zu Lasten geschrieben werden kann.

- 4) Im Art. 9 ist — auf eine Anregung von Italien hin — die nach Lage der Dinge ziemlich unerhebliche Aenderung angebracht worden, daß die Taxreduktion einzutreten habe nicht erst, wenn die Aktien mehr als 9 %, sondern schon, wenn dieselben mehr als 8 % Dividenden erhalten.
- 5) Im Art. 11 ist ein neuer Absatz 2 eingeschaltet worden, welcher dem schweizerischen Bundesrath ein gewisses Aufsichtsrecht über die finanzielle Gebahrung der Gesellschaft und über die Einhaltung der Devise überträgt. Nach dem Vertrag von 1869 hatte der Bundesrath lediglich ein Aufsichtsrecht über die technische Seite des Unternehmens; die Finanzverwaltung der Gesellschaft dagegen war, so gut als die jeder andern schweizerischen Bahngesellschaft, eine innere Angelegenheit derselben, auf welche der Bundesrath einen besondern und direkten Einfluß zu nehmen weder das Recht noch die Pflicht hatte. Angesichts der dermaligen Lage setzte nun aber Deutschland sowohl als Italien einen ganz entschiedenen Werth darauf, daß der Bundesrath in irgend einer Weise es über sich nehme, durch Uebung einer finanziellen Kontrolle eine Beruhigung darüber zu geben, daß die Wiederkehr großer Devisüberschreitungen nicht mehr zu besorgen sei. Die Zumuthung trat zuerst in einer Gestalt auf, gegen welche der Bundesrath große Bedenken hegen mußte; schließlich einigte man sich dann indessen auf diejenige Formel, die von uns war vorgeschlagen worden und die lediglich darin besteht, daß die Gesellschaft verhalten wird, dem Bundesrathe, so oft er es für nöthig hält und jedenfalls je alle drei Monate einen Ausweis über ihre Geldverwendungen, im Vergleich mit den Voranschlägen, zu unterbreiten. Hiegegen ist vom Standpunkte des Bundesrathes durchaus keine Einwendung zu erheben, und auch die Gesellschaft wird daran keinen Anstoß nehmen.
- 6) Der Artikel II enthält bloß eine kleine Modifikation betreffend die Einzahlung der Subsidien. Während nach dem Vertrag von 1869 ein Drittel der Subvention in neun gleichen jährlichen Raten (Annuitäten) einzuzahlen war, und die andern zwei Drittel sich nach den im Vorjahr bestrittenen Kosten für den Tunnel berechneten, soll fortan die neue Subvention ganz und ebenso der Rest jenes erstgenannten Drittels der ursprünglichen Subvention in Raten einbezahlt werden, welche, je nach Maßgabe der im Vorjahr wirklich erlaufenen Ausgaben der Gesellschaft, alljährlich durch den schweizerischen Bundesrath rechnungsmäßig aufgestellt werden.

Diese Abänderung beruht auf einem Wunsche der italienischen Regierung, dem sich Deutschland und die Schweiz ohne Weiteres anschließen konnten.

Wir dürfen wohl annehmen, daß diese soeben besprochenen Bestimmungen des neuen Vertrags — abgesehen von der Nachtrags-Subvention, auf welche wir sofort gesondert eintreten werden — Ihnen keine Bedenken erregen werden, und wir stellen daher den Antrag, der auf dem Luzerner Protokoll beruhenden Supplementar-Konvention vom 12. März 1878 die vorbehaltene Ratifikation zu ertheilen.

II.

Wenden wir uns nun von diesen internationalen Abmachungen hinweg zu der internen schweizerischen Frage, so bedarf es wohl keiner besondern Hervorhebung, daß der Bundesrath vom ersten Augenblick sich der Schwierigkeiten wohl bewußt war, welche die Aufbringung einer Nachtragssubvention von 8 Millionen Franken Seitens der schweizerischen Gotthard-Interessenten mit sich führen werde. Man weiß, wie viel Mühe es kostete, im Anfang des Unternehmens die Subvention von 20 Millionen zusammenzubringen; jetzt sollten die gleichen Kantone und Gesellschaften den damals gebrachten Opfern ein sehr erhebliches neues hinzufügen! Und wenn noch die Dinge gestanden wären wie Ausgangs der 60er Jahre; aber seither waren die Schweizerische Centralbahn und die Nordostbahn, damals Aktiengesellschaften von scheinbar fast unerschöpflichen Mitteln oder wenigstens unerschöpflichem Kredit, in Folge bekannter Verhältnisse selbst in schwere Bedrängniß gerathen. Eben zur Zeit, als die Luzerner Konferenz noch versammelt war, stand die Nordostbahn mitten in einer Krisis der schärfsten Art, und es war sehr zweifelhaft, ob es ihr gelingen werde, nur ihre Existenz zu retten. Besser stand es noch mit der Centralbahn; aber auch für sie waren doch schwierige Zeiten angebrochen, in denen nur ein strenges Zurathehalten aller Mittel vor Schlimmerem bewahren konnte. Diese beiden Gesellschaften hatten von der ursprünglichen Subvention ein starkes Drittel getragen. Was würden sie im Stande sein, in ihrer jezigen Lage von der Nachsubvention zu übernehmen? Die Kantone, welche an dem Unternehmen sich theilgenommen hatten, standen freilich alle aufrecht; aber viele von ihnen waren seither doch in erheblich weniger günstige finanzielle Verhältnisse gerathen und bereits mit Steuern von nahezu drückender Höhe belastet. Andere hatten bereits das erste Mal sich in einem Maße theilgenommen und theilnehmen müssen, welches, ihren Kräften gegenüber, als sehr stark erschien, und wo man anerkennen

mußte, daß sehr erhebliche weitere Leistungen ihnen nicht möglich seien. Dazu kam dann aber der fernere Uebelstand, daß durch das Wegfallen oder die Verschiebung der Cenere-Linie der Kanton Tessin, durch die Preisgebung der Immensee-Luzern- und der Arth-Zuger-Linien die Kantone Luzern und Zug sich in ihren nächsten Interessen verletzt finden mußten, und daß bei diesen schon deßhalb eine irgend namhafte Betheiligung an der Nachtragssubvention sich schwerlich erwarten lassen durfte. Trotz aller der Bedenken, die sich aus dieser Sachlage ergaben, hätte es der Bundesrath dennoch geradezu für unverantwortlich gehalten, durch eine Ablehnung der der Schweiz zugemutheten Subventionsquote das Scheitern der Luzerner Verhandlung herbeizuführen, und er zeichnete demgemäß, nebst den Vertretern der beiden auswärtigen Staaten, das dort zu Stande gebrachte Schlußprotokoll, um nun sofort mit den schweizerischen Subvenienten in Verbindung zu treten und dadurch sich zu überzeugen, ob es möglich sein werde, von ihnen die erforderliche Zustimmung zu erhalten. Am 27. Juli versammelten sich die Delegationen sämmtlicher betheiligter Kantone und der beiden Eisenbahngesellschaften in Bern, und es zeigte sich im Verlaufe der Konferenz sofort, daß zwar durchgängig der beste Wille herrsche, das schwer gefährdete Unternehmen durch Darbringung neuer Opfer vor dem Untergange zu retten, daß es aber außerordentlich schwer sein werde, trotz dem vorhandenen guten Willen, die erforderliche Summe zusammenzubringen. Eine besondere Schwierigkeit ergab sich zunächst aus dem Umstande, daß die Kantone Bern und Luzern sich durch den Wegfall der Linie Immensee-Luzern in hohem Maße in ihren Interessen verletzt erklärten. Höre Luzern auf, die Anfangs- und Endstation der Gotthardbahn zu sein und stehe letztere dadurch nicht mehr in unmittelbarer Verbindung mit der Bern-Luzerner-Bahn, so könne namentlich der Kanton Bern durchaus keine Veranlassung haben, sich weiter für dieses Unternehmen zu interessiren oder gar erhebliche neue Opfer dafür zu bringen. Es mußte vor allen Dingen getrachtet werden, diese Schwierigkeit zu heben, denn wenn Bern sich von der Gotthardgruppe abwendete, so war das Werk der Rekonstruktion doppelt schwierig, wo nicht unmöglich geworden. In der That gelang es dann, den Interessen von Bern und Luzern dadurch gerecht zu werden, daß, unter Zustimmung der Central- und Nordostbahn, die Bestimmung getroffen wurde, daß sämmtliche Züge der Gotthardbahn von Immensee aus (über die Schienen der Zürich-Luzerner-Linie) in den Bahnhof von Luzern eingeführt werden und ebenso von hier aus in umgekehrter Linie abgehen, und daß die Taxen so gerechnet werden sollen, wie wenn der direkte Weg Luzern-Immensee via Meggen benutzt werden könnte. Auf Grund dieser Zugeständnisse und einiger an-

dem, welche speziell die Konkurrenzverhältnisse zwischen der Schweizerischen Centralbahn und der Jura-Bern-Luzerubahn betrafen, erklärte der Kanton Bern und bis zu einem gewissen Grade auch Luzern sich befriedigt, und wenigstens der erstere fand sich nun auch bereit, an dem Rekonstruktionswerke Theil zu nehmen. Nachdem diese Dinge geordnet waren, konnte nun erst an die Lösung der Aufgabe herantreten werden, welche die Konferenz vom 27. Juli an die Hand genommen und vorläufig dahin erledigt hatte, daß eine engere Kommission die Aufstellung einer Repartitions-scala versuchen solle. Am 15. und 16. Oktober trat diese Kommission zusammen und entwarf, nach langen und schwierigen Berathungen, ein Vertheilungstableau folgenden Inhalts:

	Neue Subvention.	Alte und neue Subvention zusammen.
Kanton Zürich	Fr. 1,200,000	Fr. 2 700,000
„ Bern	„ 1,000,000	„ 2,100,000
„ Luzern	„ 500,000	„ 2,650,000
„ Uri	„ 300,000	„ 1,300,000
„ Schwyz	„ 300,000	„ 1,300,000
„ Unterwalden, zu-		
sammen	„ 50,000	„ 110,000
„ Zug	„ 150,000	„ 400,000
„ Solothurn	„ 150,000	„ 450,000
„ Basel-Stadt	„ 800,000	„ 2,000,000
„ Basel-Landschaft	„ 200,000	„ 350,000
„ Schaffhausen	„ 150,000	„ 300,000
„ Aargau	„ 1,000,000	„ 2,020,000
„ Thurgau	„ 200,000	„ 300,000
„ Tessin	„ 500,000	„ 3,500,000
Nordostbahn und Central-		
bahn, zusammen	„ 1,500,000	„ 8,520,000
Total	Fr. 8,000,000	Fr. 28,000,000

Da die Vertreter derjenigen 4 Kantone (Zürich, Bern, Basel-Stadt und Aargau), denen die größten Quoten zugemuthet waren, dieselben ohne Umschweif acceptirten, so schien wenigstens die Möglichkeit, auf dieser Grundlage zum Ziele zu kommen, nicht ausgeschlossen zu sein. Allerdings war schon im Schoße der Kommission starker Zweifel darüber ausgesprochen worden, ob eine gleiche Bereitwilligkeit und — fügen wir hinzu — die gleiche Leistungsfähigkeit sich auch bei den übrigen Betheiligten finden werde, und man hatte daher mehrfach die Meinung aufgestellt, es werde sich die Lösung kaum anders finden lassen, als wenn neben den alten Subventionen auch der Bund sich zu einer Betheiligung

verstehe und dadurch die den Kantonen auffallende große Last in ähnlicher Weise erleichtere, wie dies bei vielen andern großen Unternehmungen, zu deren Realisirung die Kräfte der Kantone und nächstbetheiligten Landesgegenden nicht ausgereicht hätten, seit 1848 geschehen sei. Indessen sprachen sich einzelne Delegationen mit großer Entschiedenheit gegen diese Herbeiziehung des Bundes aus, und die Mehrheit lehnte den Gedanken wenigstens vorläufig und in dem Sinne ab, daß hierauf nicht eingetreten werden solle, so lange die Unmöglichkeit, auf dem bisherigen Wege zum Ziele zu gelangen, nicht zur vollen Evidenz bewiesen sei. Leider sollte der Augenblick nicht allzulange auf sich warten lassen, wo dieser Beweis als erbracht betrachtet werden mußte. Als nämlich am 5. Januar 1878 die Abordnungen der Subventionen zu einer zweiten Konferenz in Bern zusammentraten, um ihre Instruktionen über die jedem Einzelnen in dem vorstehenden Repartitions-Tableau zugemuthete Quote zu eröffnen, ergaben sich geradezu hoffnungslose Resultate, und es konnte sich Niemand mehr darüber täuschen, daß die Realität der Sachlage sich in dem Dilemma ausspreche: entweder muß der Bund einen Theil der Last auf seine Schultern nehmen, oder aber man muß den in den Luzerner Konferenzen gemachten Rettungsversuch als dahingefallen betrachten, weil die Schweiz nicht in der Lage ist, die ihr zugeschiedenen Nachtrags-subsidien von 8 Millionen aufzubringen. Wir können in Betreff des Nähern auf das einläßliche Protokoll verweisen, welches über die Verhandlungen vom 5. Januar 1878 geführt und durch den Druck vervielfältigt worden ist. Dieselben endigten damit, daß die große Mehrheit, Angesichts der soeben resümirten thatsächlichen Lage und von dem Wunsche geleitet, das Gotthardunternehmen nicht fallen lassen zu müssen, zu dem Beschlusse gelangte, es solle eine neue Vertheilungsliste aufgestellt und dabei ein mäßiger Beitrag des Bundes, zur Entlastung der Kantone, in Rechnung gezogen werden. Die Kommission, welche mit dieser Aufgabe betraut wurde, vereinigte sich am 17. Januar, und es ging aus ihren Berathungen das nachfolgende neue Tableau hervor:

Zürich	Fr.	800,000
Bern	„	600,000
Luzern	„	200,000
Uri	„	100,000
Schwyz	„	100,000
Nidwalden	„	15,000
Obwalden	„	10,000
Zug	„	50,000

Uebertrag Fr. 1,875,000

	Uebertrag	Fr. 1,875,000
Solothurn	"	50,000
Baselstadt	"	600,000
Basellandschaft	"	100,000
Schaffhausen	"	50,000
Aargau	"	500,000
Thurgau	"	40,000
Tessin	"	100,000
Nordost- u. Centralbahn zusammen	"	1,500,000
		<u>Fr. 4,815,000</u>

Die Lüke, die sich danach ergab und für welche, nach dem Sinne der Kommission, der Bund einzutreten hätte, betrug Fr. 3,185,000, und es mußte demnach der Bundesrath zunächst erwägen, ob er, so weit an ihm, sich bereit erklären wolle, zu einer Bundessubvention in solchem Umfange Hand zu bieten und demnach dieselbe bei den obern Behörden zu befürworten. Er glaubte, auf Grund reiflicher Prüfung aller Verhältnisse, diese Frage bejahen zu sollen und gab demgemäß von dem Ausgange der Kommissionalberathung den Subvenienten mit Kreisschreiben vom 19. Januar 1878 Kenntniß, indem er darin sowohl die von der Kommission, als die von ihm selbst aufgestellten Gesichtspunkte erörterte und die Vorbehalte und Bedingungen präzisirte, die er seinerseits jedenfalls an eine Bundessubsidie knüpfen zu sollen glaubte. Wir erlauben uns, die bezügliche Stelle aus jenem Kreisschreiben hier wörtlich anzuführen:

„Vor allen Dingen schien es der Kommission ganz unerlässlich zu sein, daß kein einziger der frühern Subvenienten völlig bei Seite gelassen werde, und zwar vorzugsweise deßhalb, weil die Entlassung eines einzigen sofort Reklamationen Anderer hervorrufen müßte, und weil es überhaupt dem ganzen Gedanken der Nachtragsubvention, als einer Maßregel zur Rettung des gefährdeten Unternehmens, entspricht, daß alle diejenigen, die bei dem letztern interessirt sind, sich auch bei jener betheiligen. Dabei glaubte man aber allerdings, den eigenthümlichen Verhältnissen, welche bei den Kantonen Tessin und Zug in erster Linie, bis zu einem gewissen Grade auch bei Luzern in Folge der Verschiebung einiger Bestandtheile des ursprünglichen Gotthardprogramms entstanden sind, volle Rechnung tragen zu sollen, indem man die ihnen weiterhin zuzumuthende Subventionsquote auf sehr mäßige Beträge beschränkte. Was die Kantone Uri und Schwyz anbelangt, von denen namentlich ersterer, theilweise auch letzterer, mit Rücksicht auf starke Belastung bei der ursprünglichen Subvention, sich gegen jede weitere Zu-

muthung verfahren zu müssen geglaubt hatte, so fand die Kommission, daß von deren vollständiger Entlassung nicht die Rede sein könne, nicht bloß aus den oben dargelegten allgemeinen Gründen, sondern insbesondere auch mit Rücksicht auf das ganz eminente direkte Interesse, das gerade diese Kantone daran haben, daß das Gotthardunternehmen, das ihnen Eisenbahnen zu bringen verspricht, die sie wohl sonst kaum jemals erhalten würden, nicht an seiner Durchführung gehindert werde. Dagegen suchte man auch hier den Verhältnissen so gut als möglich gerecht zu werden, indem man für jeden der genannten zwei Kantone die Quote auf Fr. 100,000 reduzirte, einen Betrag, dessen Aufbringung ihnen keine überwindliche Schwierigkeit machen kann. Die Quoten der übrigen Kantone bedürfen wohl einer nähern Motivirung nicht; man nahm dabei Rücksicht auf alle diejenigen Verhältnisse und Schwierigkeiten, die von mehreren Seiten in den frühern Konferenzverhandlungen waren signalisirt worden.

„In Betreff der Beteiligung der Schweiz. Centralbahn und Nordostbahn ist zu bemerken, daß die Kommission, trotz der bekannten Finanzlage dieser Gesellschaften, nicht glaubte, von der frühern, ohne Beziehung einer Bundessubsidie aufgestellten Veranlagung mit $1\frac{1}{2}$ Millionen abgehen zu dürfen. Es wäre überflüssig, einen nähern Nachweis darüber zu führen, in welchem eminenten Maße diese Gesellschaften daran interessirt sind, daß die Gotthardbahn, mit Rücksicht auf welche sie bereits große und kostspielige Zufahrtslinien gebaut haben, auch wirklich zu Stande komme; wie sehr ihre künftige Entwicklung hievon beeinflusst ist und wie sehr sie hoffen dürfen, durch die Gotthardbahn, wenn sie gebaut wird, ein Element neuer Belegung für ihre Linien zu erhalten. Die Kommission ist der ganz entschiedenen Ueberzeugung, daß, insbesondere wenn man darauf rechnen will, daß auch der Bund sich an dem Rettungswerke betheilige, eine erhebliche Mitwirkung jener beiden Eisenbahngesellschaften nicht entbehrt werden kann, und daß auch der Schein vermieden werden sollte, als diene die Bundessubsidie mit dazu, diese Gesellschaften zu entlasten.

„Nach dem vorstehenden Repartitionstableau würden also die Kantone und Gesellschaften zusammen einen Betrag von Fr. 4,815,000 aufzubringen haben, und die Subsidie, welche beim Bunde nachzusuchen wäre, würde sich auf die Summe von Fr. 3,185,000 belaufen. Obgleich dieser Betrag bereits etwas jenseits der Limite liegt, welche sich der Bundesrath anfänglich vorgenommen hatte, einzuhalten, so will derselbe gleichwohl es auf sich nehmen, der Bundesversammlung unter gewissen, sofort vorzuführenden Bedingungen einen bezüglichen Antrag zu hinterbringen; aber er will auch nicht

unterlassen, hinzuzufügen, daß er die Bereitwilligkeit zur Einbringung einer solchen Vorlage ganz bestimmt an die Voraussetzung knüpfen muß, daß nun das neu entworfene Vertheilungstableau keiner weitem Aenderung und Schmälerung unterzogen werde. Dasselbe stellt nach der, von der Kommission übrigens getheilten Auffassung des Bundesrathes den letzten und entscheidenden Versuch dar, die durch das Luzerner-Protokoll gestellte Aufgabe schweizerischerseits zu lösen. Ein weiteres Markten würde nur zu neuen Zögerungen führen und, da die Zeit des definitiven Entschlusses gekommen ist, so wird sich jeder in dem Vertheilungstableau Benannte die Frage vorzulegen haben, ob er die ihm zugedachte Leistung übernehmen oder aber durch seine Weigerung die ganze Angelegenheit zum Scheitern bringen will. Wir brauchen nicht besonders darauf aufmerksam zu machen, wie groß daher die Verantwortlichkeit derer wäre, welche sich zu einer ablehnenden Haltung entschließen würden. Die Kommission hat bei dieser Sachlage geglaubt, daß die Einberufung einer nochmaligen Gesamtkonferenz ohne Zweck wäre, und der Bundesrath schließt sich dieser Anschauungsweise an, indem er übrigens sich bereit erklärt, falls (von mehreren Seiten) eine abermalige Konferenz gleichwohl gewünscht würde, einen derartigen Wunsch in Erwägung zu ziehen. Werden aber solche Verlangen nicht gestellt, so hat es bei der von der Kommission entworfenen Repartition sein Bewenden, und wir ersuchen sämtliche Betheiligten, mit möglichster Vermeidung aller Zögerung eine definitive Erklärung der verfassungs- und statutengemäß zuständigen Organe über die Annahme der ihnen zugetheilten Subventionsquote zu provoziren und uns sodann von dem Ergebnisse Mittheilung zu machen.

„Es erübrigt nur noch, die bereits angedeuteten Vorbehalte und Bedingungen aufzuführen, welche wir jedenfalls bei Gewährung einer Bundessubvention zu stellen veranlaßt wären.

„Es sind die folgenden:

- 1) daß die Gotthardbahngesellschaft durch einen vollständigen und in jeder Hinsicht zuverlässigen Finanzausweis Gewißheit darüber schaffe, daß sie, unter Einrechnung der 28 Millionen neuer Subvention, die erforderlichen Mittel besitze, um das Programm der Luzernerkonferenz, nach den derselben zu Grunde gelegten Voranschlägen, durchzuführen;
- 2) daß die von Deutschland und Italien erwarteten Subventionsquoten offiziell zugesagt seien, und daß ebenso für die von schweizerischen Kantonen und Gesellschaften dekretirten Nachtragssubventionen, im Betrage von 8 Millionen Franken weniger

die zu gewährende Bundessubsidie, in durchaus fester und vom Bundesrathe genehmigter Weise angemeldet und sichergestellt seien;

- 3) daß die Gotthardbahngesellschaft sich in verpflichtender Weise dahin erkläre, die durch Artikel 8 des internationalen Vertrages von 1869 für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien normirten Maximaltaxen auch im direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien als Maximalsätze anzuerkennen und demgemäß auf diejenigen höhern Ansätze zu verzichten, zu deren Bezug sie durch einzelne kantonale Konzessionen berechtigt gewesen wäre.“

Was die sub Ziffer 3 aufgeführte Bedingung anbelangt, so verbehlte sich der Bundesrath nicht, daß das der Gotthardgesellschaft damit zugemuthete Opfer kein ganz unerhebliches sei; aber es schien ihm anderseits doch unerlässlich, wenn die Mittel des Landes für die Unternehmung in Anspruch genommen werden sollen, den schweizerischen Verkehr aus der Stellung einer stoßenden Ungleichheit zu befreien, in welcher er sich nach Maßgabe des Vertrags von 1869, gegenüber dem deutsch-italienischen Verkehr, befinden würde und welche schon bei den Verhandlungen der Bundesversammlung im Jahr 1870 nicht ohne Grund hervorgehoben worden war. Die Gotthardgesellschaft hat denn auch, durch das Organ ihres Verwaltungsrathes, allerdings unter dem Vorbehalt der Ratifikation der Generalversammlung, an welcher aber nicht zu zweifeln ist, die bezügliche Erklärung dem Bundesrath abgegeben.

Fragen wir nun, wie sich die Subvenienten den ihnen durch das neue Vertheilungs-Tableau gestellten Anforderungen gegenüber ausgesprochen haben, so ist hierüber Nachfolgendes zu berichten:

Leider ist bis zu dem Zeitpunkte, da die Abfassung gegenwärtiger Botschaft nothwendig erfolgen mußte, um den Gegenstand noch der Bundesversammlung in ihrer Sommersession vorlegen zu können, das Material, welches uns über die Entschließungen der Subvenienten aufklären soll, noch ein durchaus unvollständiges.

Definitive Erklärungen in zustimmendem Sinne liegen zur Zeit, wo diese Botschaft abgeschlossen wird, in unsern Händen von:

Basel-Stadt	Fr.	600,000
Basel-Landschaft	„	100,000
Schaffhausen	„	50,000
Solothurn	„	50,000
Aargau	„	500,000
Thurgau	„	40,000

Obwalden Fr. 10,000

Nordostbahn und Schweizerische

Centralbahn zusammen . . . „ 1,500,000 *)

dagegen in ablehnendem Sinne von Nidwalden (Fr. 15,000). Ohne daß bisher eine amtliche Notifikation an uns gelangt wäre, ist bekannt, daß Uri, Zug und schließlich auch noch Zürich ihre Quoten ebenfalls zu verweigern beschlossen haben.

Den Entscheid vorläufig verschoben haben Schwyz, Luzern und Tessin. Von Bern ist zu berichten, daß der abgetretene Große Rath in seiner letzten Session einen Antrag genehmigt hat, dessen Erwägungen sich in einem durchaus günstigen Sinne vernehmen lassen, während das Dispositiv die Entscheidung dem neu zu wählenden (und seither gewählten) Großen Rathe zuweist.

Ueberblicken wir die Sachlage, wie sie sich demgemäß gestaltet, so wird man sich nicht darüber täuschen dürfen, daß die Möglichkeit, auf der von der Konferenz vom 5. Januar 1878 gelegten Grundlage zum Ziele zu gelangen, zwar noch nicht völlig aufgehoben, aber daß die Wahrscheinlichkeit eines günstigen Ausganges eine ungemein geringe geworden ist. Die ablehnende Haltung von Zug, Uri und Nidwalden würde wohl bei dem geringen Umfang der dadurch ausfallenden Beträge leicht zu verschmerzen gewesen sein; eine ganz andere Bedeutung dagegen hat das Vorgehen Zürichs, dessen Kantonsrath nach einer mehrtägigen gründlichen Debatte mit großer Mehrheit die Subventionsquote von Fr. 800,000 zu übernehmen beschloß, während dann am 19. Mai der Volksentscheid, wenn auch

*) Beide Gesellschaften fügen ihren Beschlüssen nachfolgende Bedingung bei: „daß falls die schweizerische Eidgenossenschaft von dem ihr zustehenden Rechte des Rückkaufs auf den 1. Mai 1888 Gebrauch machen würde, die Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 22. Juli 1870, betreffend Einbeziehung der von der Nordostbahn (Schweizerischen Centralbahn) an die Gotthardbahn geleisteten Subvention in die den ersteren zu bezahlende Rückkaufsumme, auf die Nachsubvention ebenfalls Anwendung finden.“

Der Bundesbeschluß, worauf hier hingewiesen wird, findet sich A. S. X. 233 und die Motivirung in der dazu gehörenden bundesrätlichen Botschaft (BB. von 1870, Bd. II, 850). Daß für die Nachsubvention in dieser Hinsicht das Gleiche gelten soll, wie für die Hauptsubvention, versteht sich wohl von selbst; auch hat die Sache praktisch kaum irgend welche Bedeutung, da Niemand daran denken wird, die Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn im Jahr 1888, auf Grund des in der Konzession vorgezeichneten Rückkaufverfahrens, für den Bund zu erwerben. Wir halten deshalb dafür, es könne die Bedingung ohne Weiteres als selbstverständlich und unbedenklich entgegengenommen werden, und es stehe nichts im Wege (ohne daß darüber ein neuer Bundesbeschluß erforderlich wird), Seitens des Bundesrathes den beiden Bahngesellschaften eine entsprechende Erklärung abzugeben.

nicht gerade mit überwältigender Mehrheit, die Betheiligung verweigerte. Durch dieses Votum ist nun nicht bloß eine breite Lücke in dem von den Nächstbetheiligten beizubringenden Gesamtbetrage entstanden, sondern die ganze Kombination muß hienach als dahingefallen betrachtet werden, sofern wenigstens jene Abstimmung vom 19. Mai als das letzte und unveränderliche Wort des zürcherischen Volkes anzusehen ist. Denn darüber kann wohl kein Zweifel bestehen: wenn Zürich, das an dem Zustandekommen einer Schienenverbindung mit Italien wohl mehr als irgend ein anderer Theil der Schweiz interessirt ist, sich an einer Nachsubvention aus kantonalen Mitteln nicht betheiligen will, so wird kein anderer Kanton es thun, und es wird auch billigermaßen keinem andern zugemuthet werden können. Es werden daher diejenigen, die noch nicht gesprochen haben, ohne allen Zweifel dem Beispiele Zürichs folgen und diejenigen, die bereits ihre Quote zugesagt haben, werden nicht ohne Grund erklären, daß diese Zusage ausdrücklich oder stillschweigend an die Voraussetzung geknüpft war, daß die Kombination, wenigstens in ihren Hauptzügen, gelinge. So löst sich denn die ganze Kette völlig auf, wenn der eine Ring — Zürich — sich nicht in dieselbe einfügt, und die einzige Hoffnung, die man noch hegen könnte, auf bisheriger Grundlage ans Ziel zu gelangen, muß sich sonach anknüpfen an die Erwartung, daß eben die Abstimmung vom 19. Mai nicht das letzte Wort des Standes Zürich bedeute und daß es möglich sein werde, bei nochmaliger Vorlage an das Volk ein günstigeres Ergebnis zu erzielen. Daß verfassungsgemäß eine solche „Wiedererwägung“ zulässig ist, scheint keinem Zweifel zu unterliegen, und es darf wohl auch angenommen werden, daß der Kantonsrath bei den lebhaften Sympathien, die er für die Sache an den Tag gelegt hat, sich dazu entschließen würde, den Versuch noch einmal zu machen. Aber ob der Erfolg den Erwartungen entsprechen würde, ist eine Frage, die, bei der erfahrungsgemäßen Unberechenbarkeit aller Volksabstimmungen, Niemand auch nur mit halber Sicherheit zu beantworten vermag. Sicher ist nur Eines: daß die gesetzlichen Fristen, welche für die Ausübung des Referendums im Kanton Zürich bestehen, dazu nöthigen würden, für die zweite Abstimmung einen Zeitpunkt zu wählen, der — da im letzten Drittel des Juni auch die ersten vorbereitenden Schritte noch nicht geschehen sind — jedenfalls ziemlich tief in den Monat August hinein fallen müßte. Da aber unterdessen und bis zum Bekanntwerden des Ausgangs der neuen Abstimmung in Zürich die andern noch im Rückstand befindlichen Kantone sicherlich nicht vorgehen würden, so ist es einleuchtend, daß die Bundesversammlung, wenn sie am 29. Juli zusammentritt, genau dieselbe unfertige und ungewisse

Sachlage vorfinden würde, die sie jetzt vor sich hat; sie könnte auch dann nur einen eventuellen Beschluß fassen für den Fall, daß nachträglich die Kantone ihre Quoten zusagen; und wenn dann in Zürich der Ausgang ein ungünstiger wäre oder wenn, auch bei einem günstigen Ergebnis in Zürich, einer der andern Kantone (Bern, Luzern, Schwyz oder Tessin) die Betheiligung ablehnte, so wäre dem Bundesbeschluß der Boden unter den Füßen weggezogen, und die Schweiz sähe sich, auch wenn die eidgenössischen Räte sich zu einer partiellen Bundessubsidie geneigt gezeigt und ihr Antrag die Klippe des Referendums glücklich überwunden hätte, in die sonderbare Lage versetzt, in Folge der Weigerung eines oder einiger Kantone den definitiven Beitritt zum Luzerner Protokoll ablehnen zu müssen, oder dann — im Jahr 1879! die mühevollen Arbeit noch einmal von vorn zu beginnen. Angesichts dieser eigenthümlich komplizirten Sachlage, angesichts weiterhin der gebieterischen Nothwendigkeit, nach den unsäglichen Zögerungen, die bereits hinter uns liegen, endlich einmal zu einem Abschlusse zu gelangen, will es dem Bundesrathe scheinen, daß es fast verlorne Mühe sein dürfte, noch weiter die Kombination vom 5. Januar 1878 zum Ausgangspunkt zu nehmen, und daß es der Realität der Dinge besser entspreche, wenn man schon von heute an dieselbe als gescheitert erklärt, wenigstens so weit es die Betheiligung der Kantone betrifft. Dagegen kann mit Bezug auf die Betheiligung der Nordost- und Centralbahn ganz füglich deren — bedingungslos abgegebene — Zusage der Quotenübernahme als fest und zu Recht bestehend betrachtet werden, falls der Bund sich entschließt, unter Entlastung der Kantone, den ganzen Rest der Nachtragssubsidie auf seine Rechnung zu übernehmen. Die Gründe, welche für die Kantone maßgebend sind, ihre Betheiligung abhängig zu machen von der gleichen Bereitwilligkeit anderer Kantone, bestehen offenbar für die Bahngesellschaften nicht, und es kann diesen völlig gleichgültig sein, ob der durch staatliche Leistung beizubringende Theil der Subvention aus kantonalen oder aus Bundesmitteln geschöpft werde. Wir würden also empfehlen, die Bahnen bei der von ihnen abgegebenen Erklärung unbedenklich zu behaften, sofern nicht ein völliges Fallenlassen der Luzerner Vereinbarungen eintritt.

Faßt man die Sachlage in dem Lichte auf, wie sie soeben ist vorgeführt worden, so sieht man sich dann allerdings vor die einfache Alternative gestellt:

entweder zu erklären, daß bei der mangelnden Bereitwilligkeit der nächstbetheiligten Kantone und bei den endlosen und doch voraussichtlich fruchtlosen Weitläufigkeiten, welche

eine weitere Verfolgung der angestrebten Kombination mit sich bringen müßte, die Schweiz von den Luzerner Vereinbarungen zurücktrete und nicht in der Lage sei, die ihr zugemuthete Nachsubvention von 8 Millionen Franken zu übernehmen;

oder aber, unter Behaftung der beiden Bahngesellschaften für ihre Quoten von zusammen $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken, den ganzen Rest im Betrage von sechs Millionen und fünfmalhunderttausend Franken aus Bundesmitteln zuzusagen.

Der Bundesrath kann nicht umhin, zu erklären, daß er sich nur sehr ungerne von derjenigen Grundlage lossagt, die in dem Repartitionstableau vom 5. Januar dargestellt war und die dem natürlichen Verhältniß insoferne durchaus entsprochen hätte, als zunächst die betheiligten Kantone ihr redliches Theil zum Werke beitragen und der Bund bloß einen angemessenen Beitrag leisten sollte; aber wenn man sich überzeugen muß, daß jene Kombination nun einmal nicht durchführbar ist und die ganze Situation sich zuspitzt zu der soeben vorgeführten Alternative, so kann der Bundesrath, seiner ganzen bisherigen Haltung getreu, nicht anders, als zur Annahme des zweiten Theils dieser Alternative rathen. Ist auch die Summe, die auf solche Weise dem Bunde zu bezahlen auffällt, eine sehr bedeutende, so ist sie doch wohl nicht als eine unerschwingliche zu bezeichnen, und man wird sich um so eher dazu entschließen können, als die Opposition, welche, insbesondere im Osten und im Westen unsers Landes, sich in sehr lebhaftem Sinne erhoben hat, weit mehr dem Grundsatz als den Ziffern gilt und wahrscheinlich die Frage, ob die Bundessubsidie $3\frac{1}{2}$ oder $6\frac{1}{2}$ Millionen betragen soll, dabei nur eine untergeordnete Rolle spielt. Zu beachten ist jedenfalls auch, daß jener Grundsatz, wonach zuerst die nächstbetheiligten Kantone und dann erst, als Beitragsleistender, der Bund in Wirksamkeit treten solle, selbst bei Uebernahme der vollen $6\frac{1}{2}$ Millionen durch den Bund, nicht verletzt wird. Faßt man nämlich die ursprüngliche Subvention von 20 Millionen und die Nachtragssubvention von 8 Millionen als ein Ganzes zusammen (was sie ja auch sind), so ergibt sich eben, daß daran $21\frac{1}{2}$ Millionen durch die nächstbetheiligten Kantone und Eisenbahnen, $6\frac{1}{2}$ Millionen durch den Bund getragen werden. Der Bundesbeitrag stellt sich danach auf nicht voll einen Viertel, und es ist dies ein Verhältniß, das in keiner Weise über dasjenige hinausgeht, was in frühern Fällen der Anwendung vom Artikel 23 der Bundesverfassung gethan worden ist.

III.

Das bisher Angebrachte dürfte wohl genügen, um den Nachweis dafür zu leisten, daß die Durchführung des Projektes, wie es dem Luzerner Schlußprotokoll zu Grunde liegt, schweizerischer Seits nicht möglich ist, wenn nicht der Bund in das Mittel tritt und den wesentlichsten Theil derjenigen Quote der Nachsubvention übernimmt, welche unserem Lande in jener internationalen Vereinbarung zugeschrieben worden ist. Die Frage, vor welcher wir uns befinden, geht also ihrem innersten Wesen nach dahin: Kann und soll der Bund mit seinen finanziellen Mitteln die Realisirung jenes Projektes möglich machen, oder soll er, indem er seine Beihilfe verweigert, lediglich konstatiren, daß es nicht gelungen sei, bei den schweizerischen Subventionen die Aufbringung der geforderten Subventionsquote zu bewirken und demgemäß die weitere Entwicklung der ganzen Gotthardangelegenheit dem Schicksal überlassen.

Wenn es gilt, diese allerdings nichts weniger als einfache Frage zu beantworten, so schicken wir, jeder weiteren Erörterung vorgängig, die Bemerkung voraus, daß unseres Erachtens darüber kein Zweifel walten kann, daß der Bund, falls er es für nöthig oder nützlich erachtet, die Befugniß hat, die gewünschte Beihilfe zu leisten. Die Fassung des Artikels 23 der Bundesverfassung ist so durchaus allgemein, daß man nicht einsieht, weshalb — Kompetenz halber — dem Bunde weniger das Recht zustehen sollte, eine Eisenbahn zu subventioniren, als er unzweifelhaft das Recht besitzt und davon Gebrauch gemacht hat, Flußkorrekturen oder Straßen zu subventioniren. Auch der Grundsatz des Privatbaues der Eisenbahnen — abgesehen davon, daß derselbe durchaus kein verfassungsmäßig gewährleisteter ist — wird durch die Thatsache, daß der Bund einer Eisenbahnunternehmung mit einer Subsidie zu Hilfe kommt, in keiner Weise verletzt; auch die subventionirte Gesellschaft bleibt deßhalb nach wie vor eine reine Privatgesellschaft. Uebrigens liegt ja, wie aus dem historischen Rückblicke unzweideutig hervorgeht, die Sache im gegenwärtigen Falle so, daß der Bund eigentlich nicht direkt der Eisenbahngesellschaft zu Hilfe kommt, sondern daß er, in Würdigung aller Verhältnisse, denjenigen Kantonen, denen eigentlich die Hilfeleistung obläge, einen Theil der für sie allein zu schweren Last abnimmt. Es ist uns völlig unerfindlich, weshalb hiezu der Bund nicht kompetent sein sollte; es müßte in der That irgendwo in sehr positiver und unzweifelhafter Form ein förmliches Verbot gegen eine derartige Anwendung des Artikels 23 der Bundesverfassung erlassen

sein, um dieselbe als von vornherein ausgeschlossen anerkennen zu können.

Wir halten uns daher bei diesem konstitutionellen Bedenken, das zwar hie und da in den publizistischen Debatten ist aufgestellt worden, dem man aber kaum eine ernsthafte Bedeutung zuschreiben kann, nicht weiter auf und wenden uns sofort der Frage zu: ob vom politischen und Zweckmäßigkeitstandpunkte aus die Bundessubsidie sich als zulässig und empfehlenswerth darstelle. Die Antwort hierauf zu geben, ist nicht wohl möglich, wenn man sich nicht die Situation in ihrem Gesamttzusammenhange vergegenwärtigt und sich darüber klar zu machen sucht, was durch die Gewährung der Bundessubsidie erreicht, was durch die Ablehnung derselben auf das Spiel gesetzt wird.

In dieser Beziehung kann vorab nicht übersehen werden, daß nun die Krisis des Gotthardunternehmens schon in das dritte Jahr hinein dauert und daß daher eine Entscheidung derselben im einen oder andern Sinne nicht wohl länger auf sich warten lassen darf. Mag man die Vereinbarungen von Luzern günstiger oder weniger günstig beurtheilen, gewiß ist, daß sie das zur Zeit allein Mögliche darstellen und daß, wenn es nicht gelingt, die Lösung der Frage auf dieser Grundlage zu erreichen, neue Versuche, auf anderer Grundlage zum Ziele zu gelangen, nicht nur an sich wenig Aussicht auf Erfolg versprechen, sondern jedenfalls, den gemachten Erfahrungen zufolge, so viel Zeit in Anspruch nehmen würden, daß der Gesellschaft unterdessen die Mittel zur Fortführung auch nur der Tunnelbaute ausgehen müßten. Wie die Sachen liegen, ist daher die Durchführung jener Luzerner Vereinbarung als das einzige und letzte Rettungsmittel für die Vollendung des Gotthardunternehmens auf bisheriger Grundlage anzusehen, und wenn dieses Mittel versagt, wird der Zusammenbruch wenigstens der jetzigen Gesellschaft unabwendbar sein. Es fehlt nun allerdings nicht an Stimmen, welche die Ansicht vertreten, daß deßhalb das Unternehmen als solches noch keineswegs verloren wäre; daß vielleicht im Gegentheil der Konkurs der gegenwärtigen Gesellschaft das Mittel darstellen würde, um auf ihren Trümmern eine neue zu gründen, der es dann eher möglich wäre, die Aufgabe zu Ende zu führen. Und zu läugnen ist es nicht, daß eine neue Gesellschaft in einem gewissen Sinne eine leichtere und freiere Situation vor sich sähe, als die alte. Das ganze bisherige Aktien- und wohl auch das Obligationenkapital könnte wahrscheinlich in der Liquidation abgeschüttelt werden — eine Aussicht, die freilich für das mit enormen Summen in der Unternehmung betheiligte, vorzugsweise schweizerische Kapital wenig Erfreuliches hätte

— und der Tunnel, soweit er durchbrochen ist, viele, nebst den schon in Betrieb befindlichen Linien Biasca-Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiasso einer neu zu bildenden Gesellschaft von selber und ohne Gegenleistung in den Schoß; außerdem ist es nicht ungedenkbar (obgleich freilich auch keineswegs gewiß), daß der noch nicht verwendete Rest der alten Subvention von 85 Millionen (jezt noch einige 50 Millionen Franken) einer neuen Unternehmung überlassen werden würde. Gleichwohl darf man nicht übersehen, daß, trotz dieser scheinbar so günstigen Umstände, eine neue Gesellschaft sich dennoch vor einer keineswegs leichten Aufgabe befände. Aus Berechnungen, die an der Konferenz von 5. Januar 1878 vorgelegt und von keiner Seite beanstandet wurden, geht hervor, daß diejenigen Arbeiten und Anschaffungen, welche noch bevorstehen, bevor auch nur die Linie Immensee-Pino in Betrieb gesetzt werden kann, über die vorhandenen Aktiven und die Subventionsrestanzen hinaus einen Kostenaufwand von beiläufig 72 Millionen erheischen; eine neue Gesellschaft hätte daher — theils in Aktien, theils in Obligationen — ein Kapital dieses Umfangs aufzubringen, und es wird sich darüber Niemand täuschen, daß bei der gegenwärtigen Lage des Geldmarktes, bei dem natürlichen Mißtrauen, das sich an die Wiederaufnahme eines schon einmal verunglückten Unternehmens heften würde, bei den vielfach auftauchenden Zweifeln an der Solidität der in Betreff der Rendite der Gotthardbahn aufgestellten Berechnungen die Aussichten für die Beschaffung eines so bedeutenden Kapitals keineswegs günstig wären. Es ist möglich, daß die Sache gelingen würde; es ist aber sicherlich wenigstens ebenso möglich, daß der Versuch scheitern oder zum Mindesten erst nach Jahren zu ersprißlichem Ausgang gelangen würde. Im günstigsten Falle würde — durch die Liquidation und die Vorarbeiten zur Bildung der neuen Gesellschaft — eine kostbare Zeit verloren gehen, über deren Dauer es müßig wäre, hier Schätzungen versuchen zu wollen. Ob dann in der Zwischenzeit die Tunnelarbeiten zwischen Göschenen und Airolo ihren Fortgang haben könnten, ob nicht der Unternehmer dieses Riesenwerkes sich seiner Vertragspflicht entledigen und dazu noch große Schadenersatzforderungen stellen würde; ob nicht auch aus den Verhältnissen mit den auswärtigen Subventionsstaaten für uns allerlei Verwickelungen entstehen könnten — das sind Fragen, die wir hier nicht näher erörtern, sondern nur im Vorbeigehen erwähnen wollen. Die Schlußfolgerung, die wir aus dem Gesagten ziehen, ist lediglich die: Man kann sich der Hoffnung überlassen, daß auch beim Zusammenbruch der jezigen Gesellschaft das Unternehmen als solches doch zu Stande kommt; aber man wird sich andererseits auch der Ueberzeugung nicht ver-

schließen dürfen, daß es sehr möglicherweise anders gehen und das ganze, mit so vielen Hoffnungen begrüßte Werk für immer oder doch für eine lange Zeit zu Grunde gehen könnte. Angesichts dieser Möglichkeiten will es uns daher scheinen, daß alle Diejenigen, denen es mit dem Wunsche Ernst ist, den Gotthard so bald als möglich mittelst einer Eisenbahn überschritten zu sehen, das höchste Interesse daran haben, dem Unsichern das Sichere vorzuziehen und auch ein Opfer nicht zu scheuen, wenn damit der Zweck erreicht werden kann, mit Vermeidung aller Komplikationen und einer vielleicht verhängnißvollen Liquidation der jezigen Gesellschaft, die ungehinderte und ununterbrochene Weiterführung des Unternehmens zu bewirken. Man darf wohl annehmen, daß die Würdigung dieses Gesichtspunktes die Ursache davon gewesen ist, daß in der internationalen Konferenz zu Luzern sowohl, als auch in den Verhandlungen unter den schweizerischen Subventionen keine Stimme sich für eine Rettung des Unternehmens durch Opferung der Gesellschaft vernehmen ließ. Wenn daneben auch die Rücksicht auf die vielen Millionen schweizerischen Kapitals, das namentlich in den Obligationen der Gotthardgesellschaft steckt, einiges Gewicht in die Waagschale gelegt hat, so halten wir dies zwar nicht für den wesentlichsten, aber immerhin doch auch für einen beachtenswerthen Faktor, den man kaum mit einem kurzen Worte leichter Hand auf die Seite schieben kann.

Allerdings erhebt sich nun aber, im Verfolg des Raisonnements, das wir soeben vorgetragen haben, eine Frage von großer Bedeutung, der wir in keiner Weise aus dem Wege gehen wollen. Ist es denn, so lautet diese Frage, auch so gewiß, daß, wenn die Subventionsstaaten die Nachhilfe leisten, wie das Luzerner Protokoll sie vorsieht, die bestehende Gesellschaft ihre Aufgabe wird erfüllen können, und reichen ihre Mittel dann wirklich aus, um das Werk zu Ende zu führen, oder besteht nicht die Möglichkeit, daß man abermals falsch gerechnet, sich abermals getäuscht hat, und daß man vielleicht nach kurzer Zeit zur Erkenntniß kommt, es sei ohne neue und schwerere Opfer das Ziel doch nicht zu erreichen?

Wir halten ein solches Bedenken nicht nur für sehr berechtigt, sondern auch, Angesichts der gemachten Erfahrungen, für außerordentlich nahe liegend, und die Prüfung desselben schien uns daher eine der wichtigsten Aufgaben, die uns als vorberathender Behörde zu lösen oblag. Die Voraussetzung, auf welcher das Schlußprotokoll von Luzern oder der Staatsvertrag vom 12. März 1878 beruht, läßt sich in Kürze folgendermaßen darstellen:

Man setzt voraus, daß die Herstellung der Linie Immensee-Pino, nach den von den schweiz. Experten festgesetzten Normen und

einschließlich der Beschaffung des Betriebsmaterials, ein Gesamtkapital von 228 Millionen erfordern werde. Daran hat die Gesellschaft verfügbar:

85	Millionen	alte Subvention;
48	"	einbezahlte Obligationen;
20	"	IV. Serie der Obligationen, noch nicht einbezahlt, aber jetzt durch den Vertrag mit dem Finanzkonsortium gesichert;
20	"	einbezahlte Aktienbeträge;
1	"	rechnet man als Netto-Erträgniß der Tessiner Thalbahnen, namentlich mit Rücksicht auf die großen Materialtransporte, welche sie während der Bauperiode auszuführen haben werden.

174 Millionen.

Es fehlen also noch 54 Millionen, deren Aufbringung man sich folgendermaßen denkt:

14	Millionen	Saldo-Einzahlung der Aktien;
28	"	neue Subventionen (10 Italien, 10 Deutschland, 8 die Schweiz);
12	"	neu zu beschaffendes Obligationen-Kapital der Gesellschaft;

54 Millionen.

Es entsteht demnach die Frage: Wird sich diese Supposition als richtig und durchführbar erweisen? Offenbar aber fallen dabei zwei Verhältnisse in Betracht, die wohl aus einander zu halten sind. Das erste berührt lediglich die Gesellschaft; für diese handelt es sich darum, ob die Aktionäre gewillt sind, die Restzahlung von Fr. 200 per Aktie wirklich zu leisten, und weiterhin, ob es ihr gelingen wird, die 12 Millionen Franken in neuen Obligationen unterzubringen. Der Bundesrath hat sich mit dieser Seite der Frage nicht beschäftigt und hielt sich dazu auch nicht für berufen; die Würdigung, welche er derselben zu Theil werden ließ, reflektirt sich bloß in der dem Beschlußantrage beigefügten Klausel, daß die Gesellschaft durch einen neuen Finanzausweis die Ergänzung ihrer Mittel im erforderlichen Umfang darzulegen habe und daß der Subventionsbeschluß einfach dahinfalle, wenn ihr die Erbringung dieses Ausweises nicht gelingen sollte. Wir halten daher auch an diesem Orte es für unnöthig, zu erörtern, ob für die eine oder die andere Eventualität die Chancen und Wahrscheinlichkeiten größer seien; unser Standpunkt ist lediglich der,

daß, wenn die Gesellschaft ihrer Verpflichtung in dem vom Luzerner Protokoll aufgestellten Umfange zu genügen vermag, wir sie durch Ergänzung der schweizerischen Subventionsquote aus Bundesmitteln zu retten versuchen wollen. Vermag sie dagegen jener Verpflichtung nicht nachzukommen, so wäre die Hilfe doch nicht ausreichend, und es fallen dann nicht bloß die Luzerner Stipulationen dahin, sondern dann wird eben der Zusammenbruch der Gesellschaft — vielleicht des Unternehmens — eine unabwendbare Thatsache sein.

Anders verhält es sich mit dem zweiten Theil der aufgeworfenen Frage. Angenommen, die 28 Millionen neuer Subvention werden allerseits fest zugesichert; angenommen ferner, die Gesellschaft ist in der Lage, den geforderten Finanzausweis in bester Form zu leisten: werden diese Mittel hinreichend sein, die Linie Immensee-Pino wirklich zur Ausführung zu bringen? Dieser Seite der Frage hat nun der Bundesrath seine volle Aufmerksamkeit gewidmet; er hat in ihr gewissermaßen die Kardinalfrage für seine ganze Entschliebung erblickt, und er muthet auch der Bundesversammlung nicht zu, in eine Subventionirung des Unternehmens einzutreten, falls sie nicht die Ueberzeugung gewinnt, daß damit in der That — sofern die andern, von der eigenen Leistungsfähigkeit der Gesellschaft abhängigen Voraussetzungen zutreffen — die Durchführung des Luzerner Programms als nach aller menschlichen Voraussicht gesichert erscheint. Er hat deßhalb die Gesellschaft eingeladen, ihre definitiven Pläne, mit ausführlichen Kostenvorschlägen, rechtzeitig in seine Hand gelangen zu lassen, um dieselben einer gründlichen und allseitigen Prüfung unterwerfen zu können. Leider sind diese äußerst umfangreichen Materialien erst sehr spät, nämlich gegen Ende April, abgeliefert worden, und es ist nur mit der größten Anstrengung und durch Zuziehung von Hilfspersonal möglich geworden, die Prüfung derselben so zu beschleunigen, daß wir heute in der Lage sind, Ihnen das Gutachten der Experten vorzulegen. Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes fanden wir es angezeigt, neben den dem Eisenbahndepartement angehörenden Technikern auch Hrn. Oberingenieur Bridel zuzuziehen, der dann auch verdankenswerther Weise dem Rufe gefolgt ist und das Gutachten mitunterzeichnet hat. Wenn vielleicht dem Ausspruche der Experten gegenüber der Zweifel ausgedrückt werden wollte, ob nun damit die Frage in endgültiger Weise gelöst sei, so begreifen wir ein derartiges Bedenken um so leichter, als die Erfahrungen gerade beim Gotthard den Beweis liefern, daß in der Beurtheilung von Kostendevisen, insbesondere bei einer Bahn von so außerordentlicher Natur, auch die gewiegtsten Fachmänner gegen großen Irrthum nicht geschützt

sind. Aber es ist doch daran zu erinnern, daß zwischen Demjenigen, was im Jahr 1869 vorlag, und Demjenigen, was dermalen vorliegt, ein ganz bedeutender Unterschied besteht. Der große Fehler, der damals gemacht wurde, lag darin, daß man glaubte, auf der Grundlage eines ganz ungenügenden Traceplanes im Maßstabe von $\frac{1}{10,000}$ bei einer Bahn dieser Art einigermaßen zuverlässige Berechnungen über die Baukosten anstellen zu können, und dieser Irrthum ist es, der sich dann so schwer gerächt hat. Heute dagegen haben wir es mit einem bis in alle Details hinaus sorgfältig ausgearbeiteten Plane im Maßstabe von 1 : 1000 und bei schwierigem Terrain mit Schichtenplänen im Maßstabe von 1 : 500 mit Horizontalkurven in Abständen von nur 1 Meter zu thun, einer Arbeit, welche die Frucht mehrjähriger mühevoller Studien eines großen und ausgewählten Korps von Ingenieuren darstellt und wo also allfällige Irrthümer in der Berechnung der Kosten sich bei eingehender Prüfung des gesammten Materials verhältnißmäßig leicht müssen auffinden lassen. Wir wollen damit durchaus nicht gesagt haben, daß nicht auch hier noch Mißrechnungen möglich seien. Kein Voranschlag der Welt wird die Gewähr einer absoluten Richtigkeit und Zuverlässigkeit in sich schließen; und bei einem Unternehmen wie die Gotthardbahn, das sich in so außerordentlichen Terrainverhältnissen zu bewegen hat, wird die Möglichkeit von mancherlei unvorhergesehenen und unvorherzusehenden Faktoren immer mit in die Rechnung gezogen werden müssen. Aber alles dieses zugegeben, darf dennoch so viel mit Sicherheit gesagt werden, daß auf der Grundlage, die heute gegeben war und auf welcher auch die Prüfung stattgefunden hat, das Ergebnis der letztern ein Maß von Vertrauenswürdigkeit und Zuverlässigkeit darbietet, wie es bei den verwaltenden Verhältnissen nicht größer verlangt oder geboten werden kann, und man darf, auch wenn man sein Urtheil noch so vorsichtig beschränken will, darüber ganz ruhig sein, daß die Fehler, die auch in dieser Vorlage noch enthalten sein mögen, jedenfalls nur innerhalb einer sehr engen Grenze sich bewegen können.

Werfen wir nun einen Blick auf die Ergebnisse, zu denen die Experten gelangen, so dürfte sich das Wesentlichste in wenigen Zahlen und Sätzen hier zusammenfassen lassen, während selbstverständlich in Betreff des Einzelnen und insbesondere auch in Betreff der Begründungen auf das Gutachten selbst verwiesen werden muß. Die Luzerner Konferenz hatte, gestützt auf die Vorarbeiten der schweizerischen Expertise von 1876, einen Voranschlag aufgestellt, der die reinen Baukosten für die Linie Immensee-Pino auf $177\frac{1}{2}$ Millionen Franken festsetzte; daneben für Rollmaterial

Fr. 7,970,000 (nämlich Fr. 2,970,000 bereits verausgabt für das auf den tessinischen Thalbahnen kursirende Material und 5 Millionen Franken für noch zu beschaffendes neues Material) in Rechnung stellte und außer etwa 3 Millionen für Vorstudien (mit Bezug auf die verschobenen Linien) und für Auslagen an den Bahnhof in Chiasso schließlich noch 20 Millionen für Geldbeschaffungskosten und Bauzinsen ansetzte, sodaß der Gesamtbedarf sich auf die schon mehrfach genannte Ziffer von 228 Millionen Franken belief. Dieser Voranschlag gründete sich auf ein Projekt, das aus den Studien des Oberingenieurs der Gotthardbahnverwaltung hervorgegangen und dann von den schweizerischen Experten von 1876 mehr oder weniger modifizirt worden war. Erst seit den Luzerner Konferenzen ist dann aber das neueste, eigentlich zur Ausführung bestimmte und in alle Einzelheiten hinaus ausgearbeitete Projekt entstanden, und es war dabei das Bestreben vorwaltend, durch möglichste Ausdehnung der einspurigen Bahnanlage, durch Anwendung der rationellsten und sparsamsten Baugrundsätze und durch Auswahl der besten Tracebedingungen so weit als irgend möglich noch Ersparnisse zu erzielen. Eingeschlossen ist auch die Ersparniß auf der neuen Variante über die Wasserscheide bei Goldau. Auf dieses definitive Projekt bezieht sich dann der Voranschlag der Gottharddirektion, der unter dem Namen Frühjahrsdevis von 1878 in den Akten erscheint und der für die Arbeit unserer dermaligen Experten als Ausgangspunkt gedient hat. In diesem „Frühjahrsdevis“ nun sind die reinen Baukosten auf 164 Millionen Franken heruntergebracht; die übrigen Posten bleiben ungefähr gleich, wie im Luzerner Voranschlag; nur sind die Geldbeschaffungskosten von den Zinsen ausgeschieden und dadurch die „Allgemeinen Kosten“ von Fr. 9,900,000 auf gegen 12 Millionen Franken gebracht; die reinen Zinsen aber sind auf 24 Millionen Franken gestellt, weil die Gotthardbahnverwaltung die in Luzern aufgestellte Maßgabe, wonach während der Bauzeit die Aktienverzinsung von 6% auf 3% reduzirt werden sollte, für schlechthin unausführbar erklärte. Die Differenz von 20 auf 24 Millionen erklärt sich, wenn auch nicht ausschließlich, so doch ganz vorherrschend aus dieser ungleichartigen Berechnung der Aktienzinse. Der Gesamtbedarf, wie er aus dem Frühjahrsdevis hervorgeht, würde sich danach für Bau, Betriebsmaterial und Zinse auf nur Fr. 218 Millionen beziffern und gegenüber den Voraussetzungen der Luzerner Konferenz eine Ersparniß von gegen 10 Millionen darstellen. Ein Hauptfaktor dieses so außerordentlich günstigen Resultates liegt darin, daß die Gotthardbahnverwaltung annimmt, es könne von den noch herzustellenden zahlreichen Tunnels auf den Zufahrtlinien ein sehr bedeutender Prozentsatz ohne Mauerverkleidung gelassen und, mit Be-

nuzung eines sinnreichen, von den Herren Pressel und Kauffmann aufgestellten Verfahrens, auf der Bergbahn vorläufig einspurig gebaut werden, da das so eben genannte System eine spätere Ausweitung auf zwei Geleise ohne Betriebsstörung und ohne übermäßige Kosten zu gestatten verspricht. Die Ersparniß, welche die Verwaltung aus der Befolgung dieses Systems erwartet, beläuft sich allein auf 6—7 Millionen.

Ausgehend von dem definitiven, im Maßstabe von $\frac{1}{1000}$ entworfenen neuesten Projekte und ausgehend weiterhin von dem eben besprochenen sog. Frühjahrsdevisen, haben nun unsere Experten ihre Schlüsse aufgestellt. Aus den dem Gutachten beigegebenen Tabellen ist ersichtlich, daß sie in vielen Punkten den genannten Devisen bei genauester Prüfung für unanfechtbar halten; daß sie aber, wo sie ihn irgendwie ungenügend oder zweifelhaft fanden, sich auch vor sehr namhaften Zuschlägen durchaus nicht scheuten. Die Summe dieser Zuschläge überschreitet die Ziffer von 10 Millionen, und bei dem einzigen Kapitel „Unterbau“ belaufen sie sich auf stark 8 Millionen. Der Grund dieser letztern, so außerordentlich starken Vermehrung liegt wesentlich darin, daß zwar die Experten die Hoffnungen, welche die Gotthardbahnverwaltung an die Kauffmann-Pressel'schen Vorschläge in Betreff der Tunnel knüpft, durchaus nicht von vornherein als unrealisierbar erklären, daß sie aber in der Ungewißheit darüber, inwieweit die Beschaffenheit des Gebirges eine Weglassung der Mauerverkleidung gestatten wird, es durch die Vorsicht geboten erachten, zur Vermeidung aller Täuschungen dem Kostenvoranschlage, wie sie sich selber ausdrückten, „den ungünstigsten der denkbaren Fälle“ zu Grunde zu legen, den Fall nämlich, daß alle Tunnel durchaus ausgemauert und also auf den Bergstreken von Anfang an zweispurig ausgeführt werden müßten.

Unter Festhaltung so vorsichtiger Grundsätze gelangen dann die Experten zu einem Gesamtbedarf, ausschließlich der Zinsen, von nicht voll 204 Millionen Franken; sie fügen demselben einen Zinsenbedarf hinzu, den sie, auf den in Luzern in Aussicht genommenen Vollendungstermin (31. Oktober 1881) bezogen, in voller Uebereinstimmung mit den genau geprüften Rechnungen der Gotthardbahndirektion, auf 24 Millionen Franken (rund) veranschlagen, und gewinnen so einen Gesamtbedarf, der fast genau übereinstimmt mit jener vielgenannten Zahl von 228 Millionen Franken, auf welche man in Luzern gekommen war. Man darf also mit vollem Rechte sagen, daß bei eingehendster und, wie wir glauben, durchaus unbefangener Prüfung eines völlig ausgearbeiteten Detailprojektes, die Voraussetzung der Luzerner Kon-

ferenz in Betreff des für die Herstellung der Linie Immensee-Pino benötigten Kapitals, trotz Abweichungen in den einzelnen Rubriken, dem Gesamteffekte nach sich als vollständig richtig und solid herausstellt, und daß in der That der dort in Aussicht genommene Kapitalbedarf, auch unter Berechnung eines Aktienzinses von jährlich 6% während der Dauer der Bauzeit, für die Ausführung des reduzierten Nezes ausreicht.

Dieses Urtheil wird durchaus nicht abgeschwächt oder verändert durch den Umstand, daß unsere Experten sich genöthigt sahen, am Schlusse noch einen weitem Posten von 4 Millionen Franken in Rechnung zu bringen. Die Luzerner Konferenz, die bekanntlich im Juni 1877 stattfand, lebte der Hoffnung, daß, auf Grund ihrer Beschlüsse, die Rekonstruktion des Gotthardunternehmens in sehr kurzer Zeit zu Stande kommen und daß sie sich jedenfalls rasch genug vollziehen werde, um den Bau der Zufahrtslinien im Frühjahr 1878 energisch an die Hand nehmen zu können; sie glaubte daher auch, den Vollendungstermin für dieselben unbedenklich in den Spätherbst 1881 verlegen zu dürfen. Leider ist diese Hoffnung nicht in Erfüllung gegangen, und jetzt schon muß es als eine Thatsache anerkannt werden, daß das ganze Jahr 1878 unbenutzt verstreichen wird und der Beginn der Bauten besten Falles im Frühjahr 1879 stattfinden kann, sodaß, wenn man nicht mit großen Mehrkosten die Arbeiten forciren will, der Endtermin jedenfalls erst in die Mitte oder in die zweite Hälfte 1882 fallen wird. Dieses verlorene Jahr, während dessen die Zinsen laufen und die Centralverwaltung wie die Centralbauleitung eben doch auch bezahlt werden müssen, verursacht jene voraussichtlichen Mehrkosten von 4 Millionen, und hieran trägt nicht eine Mißrechnung der Konferenz die Schuld, sondern die außerordentliche Verzögerung, welche die ganze Angelegenheit, trotz des besten Willens aller Betheiligten, leider durch die Ungunst der Umstände erfahren hat. Es ist, nach dem oben Gesagten, sehr wahrscheinlich, daß in Wahrheit dieses Plus eingebracht werden kann durch Ersparnisse beim Bau (insbesondere bei den Tunnels); aber für einmal muß es allerdings, um vorsichtig zu Werke zu gehen, im Kostenvoranschlage stehen bleiben. Es folgt daraus aber zunächst gar nichts Anderes, als daß die Gotthardbahngesellschaft sich im Finanzausweise auch über diesen eventuellen Mehrbedarf wird ausweisen müssen, falls es ihr nicht gelingen sollte, auf diese oder jene Weise, insbesondere vielleicht durch einen soliden, vom Bundesrathe als solchen anerkannten Generalakkord die Summe des effektiven Bedarfes für die Vollendung des reduzierten Nezes zu ermäßigen. Zur Zeit, wo diese Botschaft unter die Presse geht, sind in dieser Richtung

Unterhandlungen im Gange, die allerdings zu einem Abschlusse noch nicht gelangt sind, aber doch die Aussicht auf eine günstige und alle Bedenken beseitigende Lösung als eine ziemlich begründete erscheinen lassen.

Für diejenige Frage aber, die hier zunächst vorliegt und um deren Beantwortung es sich vorzugsweise handelt, ist es durchaus gleichgültig, wie sich die Sache in Betreff der 4 Millionen definitiv erledige. Jene Frage nämlich ging nur dahin: ob man nicht der Gefahr ausgesetzt sei, den von den Luzerner Konferenzen aufgestellten Devis für die Baukosten der Linie Immensee - Pino abermals als eine gefährliche Täuschung ansehen zu müssen, und daß dies nicht zu befürchten sei, dürfte doch wohl durch die Arbeit unserer Experten für jeden Unbefangenen als erhärtet zu betrachten sein.

Ueberblicken wir das bisher Gesagte, so stellt sich uns das folgende Resultat dar:

- 1) die Durchführung des Luzerner Programms enthält, wenn auch nicht die denkbar beste, so doch die zurzeit allein erreichbare Lösung der Aufgabe und, falls diese Grundlage verlassen werden muß, wäre nicht nur das Schicksal der bestehenden Gesellschaft besiegelt, sondern die Weiterführung des Unternehmens den Möglichkeiten einer sehr ungewissen Zukunft überlassen, jedenfalls aber, neben manchen Verwicklungen mißlicher Art, eine große Verzögerung unvermeidlich;
- 2) ohne die finanzielle Intervention des Bundes erscheint die Durchführung des Luzerner Programms, d. h. die Aufbringung der schweizerischen Subventionsquote, als eine Sache der Unmöglichkeit;
- 3) falls dagegen die schweizerische Subvention, unter Beihilfe des Bundes, vollgemacht wird und die auswärtigen Staaten — wie kaum zu bezweifeln — auch ihre Quoten fest zusagen, darf die Durchführung des Luzerner Programms als gesichert betrachtet werden, vorausgesetzt, daß die Gesellschaft dann auch ihrerseits im Stande ist, den in den Luzerner Verhandlungen an sie gestellten Anforderungen durch Leistung des Finanzausweises, in dem vorhin berührten Sinne, ein Genüge zu thun.

Es geht hieraus hervor, daß unter dieser Voraussetzung der Bund mit einem Opfer von 6 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken im Stande ist, aller menschlichen Voraussicht gemäß, die ungehinderte Fortführung und

Vollendung des Gotthardunternehmens in Gestalt des reduzierten Programms Immensee-Pino zu ermöglichen; daß aber, wenn er diese Mitwirkung versagt, die Zukunft des Unternehmens, jedenfalls dessen rasche Vollendung, in höchstem Grade bloßgestellt ist.

Daß, wie so vielfach behauptet worden, in der Gewährung der Bundeshilfe nicht eine Verfassungs-Verletzung, sondern lediglich die Anwendung einer unzweideutigen Verfassungs-Bestimmung liegt, ist oben schon berührt worden, und wir gedenken hierauf nicht zurückzukommen. Dagegen ist allerdings die Frage noch zu prüfen, ob nicht andere Gründe vorliegen, welche es dem Bunde unmöglich machen oder es wenigstens als unzulässig erscheinen lassen, eine derartige Subvention aus Bundesmitteln zu gewähren.

In dieser Hinsicht kann vor allen Dingen das Bedenken erhoben werden, daß die dermalige Lage unserer Finanzen eine sehr ungünstige sei, und daß es in dem Augenblick, wo unsere Staatsrechnung an wiederkehrenden Rückschlägen krankt, kaum als angezeigt erscheine, neue außerordentliche Ausgaben im Betrage von Millionen zu dekretiren. Es ist dies ein Gesichtspunkt, dem wir weit entfernt sind, alle Berechtigung abzusprechen; aber wir glauben eben so wenig, daß ihm eine entscheidende Bedeutung eingeräumt werden dürfe. Daß die Anforderung in einem sehr ungelegenen Zeitpunkte an uns herantritt, unterliegt keinem Zweifel; aber das ist doch aus den langen Verhandlungen der beiden gesetzgebenden Räte über die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts mit überzeugender Klarheit hervorgegangen, daß der Zustand unserer Staatsfinanzen, wenn auch möglichste Sparsamkeit und eine mäßige Erhöhung der Einnahmequellen sehr angezeigt erscheint, keineswegs ein dermaßen bedenklicher ist, daß man es nicht mehr wagen dürfte, außerordentliche Verwendungen zu beschließen, falls man von deren Nothwendigkeit und Nützlichkeit überzeugt ist. Es wäre ein sehr trauriges Zugeständniß der Leistungsfähigkeit, wenn sich dies anders verhielte, und wir glauben durchaus nicht, daß wir in der Lage seien, ein solches Zugeständniß zu machen. Vielmehr wird eben nur die Frage den Entscheid geben, ob und inwiefern die Nothwendigkeit und Nützlichkeit der Ausgabe anerkannt wird, und wenn dies geschieht, so wird die Aufbringung einer Summe von 6½ Millionen Franken, sicherlich nicht als eine sehr erhebliche Erschwerung unserer gesamten Finanzlage angesehen werden können. Es ist dabei auch noch insbesondere zu erwägen, daß vom Jahre 1879 hinweg, d. h. also ungefähr von dem Zeitpunkte hinweg, wo die Gotthardsubvention einzubezahlen wäre, von den außerordent-

lichen Ausgaben anderer Art, welche kraft früherer Schlußnahmen jezt noch auf der Staatsrechnung lasten, ein namhafter Betrag, gegenüber dem Budget für 1877 in der Höhe von etwas zu Fr. 800,000, in Wegfall kommt.*) Indessen wollen wir damit durchaus nicht sagen, daß das Opfer, das wir dem Bunde zumuthen, nicht ein bedeutendes sei; wir glauben nur, daß es zu tragen sein werde; und wenn der Bundesbeschluß, so wie wir ihn vorschlagen, zur Rechtskraft gelangt, würden wir es uns zur Pflicht machen, der Bundesversammlung ungesäumt einen Plan darüber vorzulegen, wie die erforderlichen Mittel beschafft und wie die Last in möglichst schonender Weise auf eine Reihe von Jahresbudgets vertheilt werden könnte.

Eine viel größere Bedeutung hat ein anderer Einwand, der in der publizistischen Debatte vielfach gehört worden ist und der jedenfalls alle Beachtung verdient. Man hat gesagt, die Subventionirung einer Eisenbahn — der erste Fall dieser Art — werde mit Nothwendigkeit ihre Konsequenzen nach sich ziehen; was man einer leidenden Privateisenbahngesellschaft gegenüber thue, werde man einer andern nicht versagen können; und da bekanntlich zur Zeit fast alle schweizerischen Eisenbahnen in mißlichen finanziellen Verhältnissen sich befinden, so werde voraussichtlich aus der Unterstützung der Gotthardbahn sich mit innerer Nothwendigkeit das Ergebnis entwickeln, daß der Bund allen Bahnen zu Hilfe komme und daß er dann schließlich dazu gelangen werde, sie alle zusammen an sich zu ziehen. Mit andern Worten, man stellt sich vor, daß die zwingende Konsequenz einer Bundessubsidie die Erwerbung aller Bahnen durch den Bund sein werde, und man warnt vor jener deßhalb mit dem alten Spruche: Wehre den Anfängen.

Wir halten indessen die ganze Vorstellung, welche diesem Gedankengange zu Grunde liegt, für eine durchaus irrthümliche, und es scheint uns, daß hiefür sehr sprechende Beweise aus den Erfahrungen der allerneuesten Zeit zu schöpfen sein dürften. Man weiß, daß über zwei Eisenbahnunternehmungen — die Nordostbahn und die schweizerische Nationalbahn — in diesen lezten Zeiten schwere Katastrophen hereingebrochen sind. Die Nordostbahn hat, Dank den doch immerhin sehr erheblichen Nettoerträgen ihres Nezes, Mittel und Wege gefunden, sich aufrecht zu erhalten oder zu „rekonstruiren“; die schweizerische Nationalbahn dagegen konnte,

*) Entschädigungen an Baselstadt: Fr. 50,000; Rhonekorrektur Wallis: Fr. 99,739; Waadt: Fr. 40,000; Juragewässerkorrektur: Fr. 500,000; Erweiterung der Schußlinie in Thun: Fr. 70,000; Lukmanier- und Bulle-Boltigenstraße: Fr. 83,000 — zusammen Fr. 843,000. Von der Eröffnung der Gotthardbahn hinweg fällt auch ein jährlicher Posten von Fr. 40,000 für Schneebruch aus der Rechnung.

da der Betrieb sich als ein passiver herausstellte, dem Zusammenbruch nicht entgehen und ist in Konkurs gerathen. Beides geschah, während die Gotthardkrisis noch ihres Ausganges harrte, aber der Gedanke, die Gefahr mittelst einer Bundessubsidie zu beschwören, bereits nicht bloß in der Luft schwebte, sondern in offiziellen Aktenstücken seinen Ausdruck gefunden hatte. Dennoch ist — unsers Wissens wenigstens — nie auch nur die Meinung aufgetaucht, viel weniger ein thatsächlicher Versuch gemacht worden, die Analogie geltend zu machen und den Bund nun auch zur Rettung der einen oder der andern jener Bahnunternehmungen herbeizuziehen. So sehr war, selbst in den Kreisen der Betheiligten, das Bewußtsein rege, daß eben eine solche Analogie nicht bestehe; daß das Eintreten des Bundes für ein kolossales Unternehmen von internationalem Charakter, das ja von Anfang an gar nicht entstanden wäre und nicht hätte entstehen können ohne großartige Staatssubventionen, in keiner Weise den Maßstab abgeben dürfe für das Verhältniß zu den gewöhnlichen Bahnen, die lediglich zur Bedienung des internen Landesverkehrs ins Leben gerufen worden sind. Die „Konsequenz“, von der man redet, ist also in diesen Fällen von gar keiner Seite — wo es doch so nahe gelegen hätte — gezogen worden, und man darf daraus wohl die Beruhigung schöpfen, daß man sie auch künftig, in richtiger Würdigung der thatsächlich bestehenden innern Verschiedenheit der Fälle, nicht zu ziehen versuchen wird. Wenn es eine Konsequenz gibt, die aus der Unterstützung des Gotthardunternehmens von Seite des Bundes mit Grund abgeleitet werden kann, so ist es die: daß, wenn ein anderes internationales Unternehmen, z. B. eine andere internationale Alpenbahn, auf den Plan treten sollte, und der Bund, nachdem das Ausland und die nächstbetheiligten Kantone bereits nach Kräften das Ihrige gethan haben, noch um Ausfüllung der letzten Lücke angegangen würde, — einem solchen Begehren allerdings, nach jenem Vorgange, nicht entgegengetreten werden könnte. Hier läge dann allerdings ein analoger Fall vor, wo es heißen würde: was dem Einen Recht gewesen, muß dem Andern billig sein. Vor dieser Konsequenz allerdings kann man und soll man die Augen nicht verschließen; ob sie sich je und wann sie sich präsentiren wird, wissen wir nicht; aber daß sie im gegebenen Falle acceptirt werden müßte, verhehlen wir uns nicht. Wir scheuen uns aber davor auch nicht und hegen die Ueberzeugung, daß das Opfer, das nach dieser Richtung hin seinerzeit müßte dargebracht werden, schließlich eben so gut aufzubringen und zu verschmerzen sein würde, als dasjenige, das wir jezt dem gesamten Lande zu Gunsten der Gotthard-Unternehmung zumuthen.

Was dann aber vollends die Besorgniß anbelangt, daß die Subvention eines Unternehmens sofort die vielgefürchtete Erwerbung aller Bahnen durch den Bund herbeiführen werde, so halten wir dafür, man bringe hier zwei Fragen ganz verschiedener Natur mit einander in eine Verbindung, die in That und Wahrheit gar nicht besteht. Der „Rückkauf“ der Eisenbahnen oder — wie man in neuerer Zeit, ohne Zweifel richtiger, sich ausgedrückt — die „Erwerbung“ derselben durch den Bund, ist ein Postulat, das älter ist als die ganze Gotthardunternehmung; es ist im Grunde nur die Wiederaufnahme des im Jahr 1852 unterlegenen Grundsatzes des Staatsbaues im Gegensatz zum Privatbau; die Frage ist in den 60er Jahren mit vielem Talent, aber ohne Erfolg neuerdings auf die Tagesordnung gesetzt worden; sie hat im letzten Jahre, wenn auch in etwas abgeschwächter oder verschleierter Gestalt, Einlaß in die schweizerischen Rathssäle gesucht, aber sie ist — trotzdem daß damals die Gotthardkrise bereits in vollem Zuge und die Anregung einer Beendigung derselben durch Bundesintervention in deutlicher Sicht war — mit gewaltigen Mehrheiten zur Ruhe verwiesen worden. Wird sie damit für immer beseitigt sein? Wir glauben es schwerlich; sie wird in manchen Kreisen fortwährend als die einzig richtige Lösung unserer Eisenbahnschwierigkeiten betrachtet werden und daher auch, wenn ein geeigneter Augenblick vorhanden zu sein scheint, immer wieder sich anmelden; aber ihr Schicksal wird gänzlich unabhängig sein von der Frage, die uns heute beschäftigt. Wenn wir jetzt mit Bundesmitteln dem Gotthardunternehmen unter die Arme greifen, so gehen wir ja in keiner Weise von dem Prinzipie des Privatbaues ab. Eine vom Bunde subventionirte Bahn bleibt deßhalb ebenso bestimmt eine Privatbahn, und wird ebenso wenig eine Staatsbahn, als die von Kantonen subventionirten Unternehmungen deßhalb ihren Charakter verändert haben. Es wird daher auch aus diesem Vorgange für die große Hauptfrage des „Rückkaufs“ gar kein Präjudiz abzuleiten sein, und diese letztere Frage wird ihren Weg allein und für sich machen müssen, gleichviel wie wir uns gegenüber dem Gotthardunternehmen verhalten. Der Rückkauf kann mit der Zeit kommen, wenn wir dieses letztgenannte Unternehmen fallen lassen, und er kann neuerdings abgelehnt werden, wenn wir auch die Subsidie bewilligen. Jene Frage ist so groß und wichtig für sich allein, daß sie durch einen Vorgang, der innerlich gar nichts mit ihr zu schaffen hat, durchaus nicht in nennenswerthem Maße wird beeinflußt werden.

Finden wir daher in denjenigen Bedenken, die von den möglichen Konsequenzen einer Subventionirung des Gotthardunternehmens durch den Bund hergeleitet werden, durchaus keinen Grund zu einem negativen Verhalten, so haben wir zum Schlusse

noch eines Bedenkens ganz anderer Ordnung zu gedenken, das wohl, wenn wir uns nicht täuschen, in sehr weiten Kreisen gehegt und dem auch die größte Bedeutung beigelegt wird: es ist die Ansicht, daß eine Unterstützung des Gotthardunternehmens durch den Bund eine Verletzung der Interessen und der Gefühle derjenigen Landestheile in sich schloße, die sich von Anfang an der Gotthardbahn feindselig gegenüberstellten und die Ueberschienung anderer Alpenpässe im Osten und Westen der Schweiz anstrebten. Man geht dabei von der Ansicht aus, daß schon im Jahre 1869/70 der Gotthard den Sieg über seine Konkurrenten, insbesondere über die östlichen, nur durch schwer zu rechtfertigende Einwirkungen der Bundesbehörden erlangt und daß nun das damals begangene Unrecht noch verdoppelt und verschärft würde, wenn, nachdem die Ausführbarkeit des Projektes zweifelhaft geworden, der Bund sogar mit Geldmitteln dem gefährdeten Unternehmen zu Hilfe kommen wollte. Man beruft sich auch auf die Verhandlungen in den eidg. Räthen vom Jahr 1870, wo die Möglichkeit bereits vorgesehen wurde, daß die Gesellschaft vielleicht mit ihren Mitteln nicht ausreichen werde, und wo für diesen Fall ausdrücklich der Gedanke einer Aushilfe aus Bundesmitteln von Freunden und Gegnern des Gotthards perhorrescirt worden sei. Was zunächst diese letztere Anführung betrifft, so will uns scheinen, daß aus jenen Verhandlungen für unsere heutige Frage überhaupt gar nichts Erhebliches abgeleitet werden könne, weder zu Gunsten noch zu Ungunsten einer Bundessubvention. Ein Beschluß ist nicht gefaßt worden, und wäre er selbst gefaßt worden, so würde es sehr fraglich sein, ob die jezige Bundesversammlung sich gebunden fühlen müsse durch dasjenige, was ihre Vorgängerin von 1870 sich für einen künftigen möglichen Fall vorgesetzt hatte; für die Voten einzelner Mitglieder (von der einen oder andern Seite) sind aber jedenfalls nur diese selbst verantwortlich, und sie allein können daher mehr oder weniger dafür verbindlich gemacht werden. Gewiß ist nur das Eine, daß die große Mehrheit in beiden Räthen damals sich glücklich fühlte, daß eine Bundessubsidie für den Moment nicht nöthig sei, und daß sie daneben sich der Hoffnung überließ, es werde eine solche auch in der Folgezeit vermieden werden können. An dem guten Glauben, worin sich die Versammlung in dieser Beziehung befand und womit sie annahm, die Gesellschaft werde im Stande sein, mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln die Aufgabe zu lösen — an diesem guten Glauben darf sicherlich nicht gezweifelt werden. Hat sich seither jene Annahme als ein beklagenswerther Irrthum herausgestellt, so ist eben hiedurch eine neue Sachlage geschaffen worden, welche für sich beurtheilt werden muß und auf welche die Gesichtspunkte von 1870 in keiner Weise mehr passen.

Aber auch jene alte Beschwerde, daß in der Konkurrenz zwischen dem Gotthard und den östlichen Alpenpässen die letztern durch Einwirkungen der schweizerischen Bundesbehörden in unstatthafter Weise beeinträchtigt worden seien, beruht auf einer durchaus unrichtigen Auffassung. Man weiß, daß der Gedanke, durch Ueberschienung eines schweizerischen Alpenpasses Deutschland und Italien zu verbinden, schon seit dem Ausgang der Vierzigerjahre vielfach und lebhaft erörtert worden ist, und nicht minder notorisch ist es, daß dafür lange Zeit fast ausschließlich ein bündnerischer Paß — der Lukmanier — in Aussicht genommen war. Erst verhältnißmäßig spät trat auch der Gotthard in die Reihe der Konkurrenten ein, und es entspann sich nun zwischen den Freunden des einen und des andern dieser Alpenpässe ein lebhafter Wettstreit, der dann schließlich die — anfänglich fast für unmöglich gehaltene — Beseitigung des rhätischen Mitbewerbers zu Gunsten des Gotthards zur Folge hatte. Es ist mehr als begreiflich, daß diese Lösung bei den Kantonen und Landesgegenden, deren Wünsche und Interessen für den Lukmanier oder Splügen sprachen, das lebhafteste Mißvergnügen hervorrief; aber es sollte dasselbe doch nicht zu einer völligen Verkennung der Gründe führen, welche die Entscheidung in That und Wahrheit nach dieser Seite gelenkt haben. Und eine solche Verkennung liegt unzweifelhaft darin, daß man glaubt und vielfach ausgesprochen hat, die Sache wäre ganz anders gekommen, wenn die Bundesbehörden nicht für den Gotthard Partei ergriffen hätten; wenn sie — was nach Lage der damaligen Gesetzgebung ihre Pflicht gewesen — sich in der ganzen Frage absolut neutral verhalten hätten. Wem es darum zu thun ist, die wahre Lösung des Räthsels zu finden und den wirklichen Zusammenhang der Dinge sich zu vergegenwärtigen, der wird aus unverwerflichen Quellen sich die Ueberzeugung verschaffen können, daß jene Auffassung jedes Grundes entbehrt. Von Anfang an täuschte sich Niemand darüber, daß die Entscheidung der Frage, welcher schweiz. Alpenpaß werde zur Ueberschienung ausgewählt werden, gar nicht in der Schweiz, sondern in Italien fallen werde. Von diesem Lande aus wurde die ganze Frage einer schweizerischen Alpenbahn zuerst in Bewegung gesetzt, und da kein Zweifel darüber waltete, daß das großartige Unternehmen nur mit starken staatlichen Subsidien werde realisirt werden können, so mußte das Schwergewicht der Entscheidung bei der Auswahl des Passes naturgemäß demjenigen Staate zufallen, der nach dieser Richtung zu den größten Opfern bereit war, und dies war Italien. Die Entschließungen dieses Landes, seiner Regierung und der nächstbetheiligten Provinzen und Städte günstig zu stimmen, war daher das begreifliche und wohlberechtigte

Streben derjenigen schweizerischen Kreise, die sich für diesen oder jenen Alpenpaß interessirten, und man wird nicht leugnen, daß von den Vertretern aller Pässe eine große Summe von Talent, Energie und Geschiklichkeit aufgewendet worden ist, um nach dieser Richtung hin den Erfolg auf ihre Seite zu bringen.

Nun unterliegt es keinem Zweifel, daß lange Zeit, bis stark in die 60er Jahre hinein, in Italien die Ansicht vorwaltete, das natürliche Ziel, dem man mit der Alpenbahn zustreben müsse, sei der Bodensee, und diejenige Richtung sei im italienischen Interesse die erwünschteste, welche auf dem einfachsten und kürzesten Wege dieses Ziel zu erreichen gestatte. Es versteht sich von selbst, daß dabei der Lukmanier (nach einer spätern Version der Splügen) in den Vordergrund trat, und es ist vollkommen sicher, daß die rhätischen Alpenpässe in der Meinung Italiens genau so lange die Oberhand hatten, als jene Anschauungsweise vorhielt, daß sie aber auch sogleich in den Hintergrund traten, als die Richtigkeit jener Auffassung in Zweifel gezogen oder verneint wurde. Dieser Umschlag der Meinung in Italien hat nun um die Mitte der 60er Jahre stattgefunden. Es schien dem damaligen Ministerium, jenes berühmte Axiom, wonach der Bodensee als das naturgemäße „Objektiv“ der projektierten Alpenbahn zu betrachten sei, bedürfe doch noch einer nähern Prüfung, und es wurden zum Behufe einer solchen umfassende Studien durch technische und kommerzielle Fachmänner angeordnet. Die Ergebnisse derselben liegen in zwei starken Quartbänden vor, und Jeder, der sich für die Frage näher interessirt, kann hier Belehrung darüber schöpfen, wie und auf welchen Wegen die völlig neuen Schlüsse gewonnen worden sind. Ein geistvoller Techniker — Rombaux — fand zuerst auf rein wissenschaftlich-mathematischem Wege eine Formel für diejenige „Direktionslinie“, der sich eine neue Alpenbahn möglichst zu nähern habe, um die Konkurrenz des Mont-Cenis und des Brenners mit Glück bestehen zu können. Das Ergebnis dieser äußerst interessanten und mühevollen Studien führte ihn zu der Ueberzeugung, daß eine Linie über den Gotthard allein jenen Anforderungen und also dem italienischen Interesse genüge, wenn auch nicht in Abrede gestellt wurde, daß in bloß technischer Beziehung der Lukmanier, und sogar der Splügen, gewisse Vorzüge vor jenem schwierigen Centralgebirge darbieten würden. Nach dem technischen und mathematischen Theoretiker kamen die Männer der kommerziellen Praxis an die Reihe; eine große Kommission prüfte die Frage vom Standpunkte des Handels und Verkehrs und gelangte in ihrer Konklusion ebenfalls dazu, dem Gotthard einen entschiedenen Vorrang einzuräumen. Bei der Schlußabstimmung

sprachen sich 11 Stimmen für den Gotthard, 3 für den Splügen, keine für den Lukmanier aus.

Die Frage war damit für Italien entschieden; das alte „Axiom“, das die Grundlage für die Bevorzugung der rhätischen Alpenpässe gebildet hatte, war erschüttert oder zerstört, und mit unwiderstehlicher Macht breitete sich die entgegengesetzte Meinung aus, daß für Italien der einzig wünschenswerthe Alpenpaß der Gotthard sei. Für diese Ansicht ist seither die dortige Regierung unentwegt eingestanden; Deutschland hat dieselbe acceptirt, und es ist mehr als nur zweifelhaft, ob die Schweiz — wenn sie den Versuch hätte machen wollen — stark genug gewesen wäre, irgend etwas daran zu ändern. Aber sie hat allerdings einen derartigen aussichtslosen Versuch nicht gemacht; sie hat auch ihrerseits die dargebotene Lösung acceptirt, und wer, der sich einigermaßen ein objektives Urtheil zu bewahren im Stande ist, möchte behaupten, daß sie sich derselben hätte widersetzen sollen. Ein Blick auf die Karte beweist, und eine Aufzählung der Kantone, die sich der „Gotthard-Vereinigung“ angeschlossen, bestätigt es, daß die größte Summe schweizerischer Interessen unzweifelhaft bei einer Gotthardbahn bessere Befriedigung fand, als bei einer Bahn über irgend einen andern (sei es westlichen oder östlichen) Alpenpaß.

So sind die Dinge in Wahrheit vor sich gegangen. Nicht eine Protektion des Bundesraths, nicht einmal die Thätigkeit der „Gotthard-Vereinigung“ hat die Lösung herbeigeführt, sondern die aus der freiesten Würdigung der eigenen Interessen hervorgegangene EntschlieÙung Italiens, welche zu acceptiren dann weder Deutschland noch die Schweiz Anstand nehmen konnten. Ist aber dem also, so ist dann auch schwer zu begreifen, weshalb es nun als eine „Vergewaltigung“ der Ost- und Westschweiz erscheinen sollte, wenn der Bund sich anschickt, das durch unvorhergesehene Ereignisse in Gefahr gekommene Unternehmen der Gotthardbahn vor dem Untergange retten zu helfen. Oder glaubt man etwa, daß, wenn es gelingt, das Luzerner Protokoll zu Falle zu bringen, dann der Lukmanier oder der Splügen Aussicht erhalte, mit Schienen belegt zu werden? Wer mit derartigen Hoffnungen sich tragen wollte, würde ohne Zweifel sehr bald die bitterste Enttäuschung zu gewärtigen haben. Das einmal begonnene Gotthardunternehmen mit seinem zu mehr als zur Hälfte durchbrochenen großen Tunnel gewährt die Aussicht, falls es nicht muthlos aufgegeben wird, innerhalb eines Zeitraums von vielleicht höchstens 4 Jahren die seit einem Menschenalter ventilirte Idee einer Eisenbahn durch das schweizerische Alpenmassiv zur Realisirung zu bringen. Wird das Unternehmen vereitelt,

so ist für lange Zeit Alles in Frage gestellt, und es könnte der Tag wohl kommen, wo man es bitter bereuen würde, das Mögliche aus der Hand gelassen zu haben, um in unerfüllbaren Hoffnungen den Ersatz dafür zu suchen. Wie die Sachen liegen, scheint es uns, man sollte nicht die alten Erinnerungen an frühere Rivalitäten heraufbeschwören, sondern die Sachlage, so wie sie sich durch eine ganz natürliche Verkettung von Umständen geschichtlich herausgebildet hat, als solche acceptiren und das Streben dahin richten, daß mit vereinigten Kräften das Ziel erreicht werde, das nun für einmal als das allein in übersehbarer Zeit erreichbare sich darstellt.

Auf Grund dieser Auffassung müssen wir wiederholen: Wir halten den Vorwurf, wonach eine Unterstützung des Gotthardunternehmens aus den Mitteln des gesammten Landes für eine Verletzung oder gar Vergewaltigung einzelner am Gotthard nicht direkt theiliger Landestheile erklärt wird, für innerlich absolut unbegründet. Eine solche Anschauungsweise steht aber auch in einem schneidenden Widerspruche mit dem Grundsatz, der im Artikel 23 der Bundesverfassung niedergelegt ist und der seinen Ausdruck gefunden hat in der Unterstützung zahlreicher öffentlicher Werke durch den Bund, bei denen meistens auch nur einzelne Landestheile direkt theiligt waren, während die andern, die einen direkten Nutzen davon nicht erwarten durften, gleichwohl freudig zum gemeinsamen Werke beitrugen.

Wir reassumiren uns. Wir haben unsere Ueberzeugung ausgesprochen und zu begründen versucht, daß die Durchführung des Luzerner Programms als derjenige Weg erscheint, auf den man mit zwingender Nothwendigkeit sich hingewiesen sieht, wenn man das Unternehmen der schweizerischen Alpenbahn durch den Gotthard in verhältnißmäßig kurzer Zeit und ohne verhängnißvolle Unterbrechung zum Ziele gelangen lassen will. Die Durchführung dieses Programms aber ist nur möglich, wenn der Bund sich entschließt, den wesentlichsten Theil der schweizerischen Nachsubvention an Stelle der eigentlich zunächst theiligten und verpflichteten Kantone auf sich zu nehmen. Dies zu thun, hindert uns kein verfassungsmäßiges Bedenken, und auch die Einwendungen anderer Art, die man erhoben hat und etwa erheben kann, erweisen sich bei unbefangener Prüfung als nicht stichhaltig. Es bleibt also in der That, um den definitiven Entschluß zu fixiren, nur die

Frage übrig, ob ein ausreichendes Interesse für das gesammte Land oder einen großen Theil desselben (Artikel 23 der Bundesverfassung) vorliege, um das von uns verlangte Opfer zu rechtfertigen.

Hierüber wollen wir ein weiteres Wort nicht verlieren. Seit 30 Jahren hat unter sozusagen allen Männern von freierem und weiterem Blick kein Zweifel darüber gewaltet, daß ein Schienenweg durch die Gebirgsmauer, die uns von Italien scheidet, ein Interesse ersten Ranges eben so gut für die Schweiz als für Italien sei, und wir können uns nicht recht vorstellen, wie man dazu kommen wollte, im jezigen Zeitalter, wo je länger je mehr nur noch die Eisenbahn als eine rechte Straße erster Ordnung erscheint, diese Wahrheit anzuzweifeln. Auch im Jahre 1870, als der internationale Vertrag zur Verhandlung in den Räten kam, ist — mit Ausnahme ganz vereinzelter Stimmen — hierüber ein Meinungszwiespalt nicht zu Tage getreten, und wir dürfen daher wohl annehmen, daß auch heute die Ueberzeugungen noch dieselben seien. Ist dies aber der Fall, so, scheint uns, bedarf es auch eines weitem Nachweises dafür nicht, daß das Opfer, welches dem Bunde zugemuthet wird, in der That, angesichts der Größe der im Spiele liegenden Interessen, nicht als ein übermäßiges betrachtet werden kann.

Wem wir sonach mit dem Antrage schließen, es solle die nachgesuchte Bundessubvention bewilligt werden, so haben wir über die Klauseln und Vorbehalte, die unserm Beschlußentwurfe angehängt sind, nichts weiter hinzuzufügen, zumal das Erforderliche schon weiter oben berührt worden ist. Wohl aber liegt uns ob, noch einen Punkt zu besprechen, der in der öffentlichen Diskussion, bereits sehr lebhaft erörtert worden ist. Es betrifft dies die Frage ob der Bundesbeschluß betreffend die Subvention der Volksabstimmung zu unterlegen sei oder nicht. Der Art. 89 der Bundesverfassung schreibt vor, daß das Referendum geöffnet werden müsse: 1) über alle Bundesgesetze ohne Unterschied; 2) über Bundesbeschlüsse, sofern sie „allgemein verbindlicher Natur“ („d'une portée générale“) sind, mit der weitem Beschränkung, daß auch Bundesbeschlüsse dieser letztern Art dadurch der Volksabstimmung entzogen werden können, daß die Bundesversammlung sie als dringlich erklärt. Es scheint nun, daß vielfach die Meinung verbreitet war, es liege in der Absicht, eine solche Dringlichkeitserklärung zu provoziren und dadurch um die Klippe der Volksabstimmung herum zu kommen. In dieser Beziehung darf die Versicherung ertheilt werden, daß im Bundesrathe nie auch nur

von ferne an ein solches Auskunftsmittel gedacht worden ist. Ist auch nicht zu leugnen, daß infolge der endlosen Zögerungen, welche die Sache erfahren hat, eine thunlichst baldige Erledigung — sei es in diesem, sei es in jenem Sinne — im höchsten Maße erwünscht ist, so würde doch eine Dringlichkeitserklärung in der Absicht und mit dem Effekt, wie es hier zuträfe, eine offenbar unstatthafte Maßregel sein, die wohl nur dazu dienen könnte, ein berechtigtes Mißtrauen im Volke zu säen und dasselbe auf die Meinung zu führen, man verschleppe wichtige Fragen absichtlich bis zu einem Zeitpunkte, wo man dann mit einem gewissen Scheine der Berechtigung von Dringlichkeit reden und so die unbequeme Fessel der Verfassung abstreifen könne. — Wir sind daher von vornherein der Ansicht, daß nicht daran gedacht werden soll, auf solchem Wege eine Volksabstimmung vermeiden zu wollen. Dagegen ist es unseres Erachtens eine sehr diskutirbare Frage, ob ein Bundesbeschluß, der die Subventionirung eines einzelnen bestimmten öffentlichen Werkes zum Gegenstand hat, unter die vorherührte Qualifikation der „allgemeinen Verbindlichkeit“ falle. Wenn man sich den wirklichen Sinn dieses Ausdruckes vergegenwärtigt, so liegt es eigentlich sehr nahe, anzunehmen, es habe damit gesagt werden wollen: der für die Geseze aufgestellten Vorschrift unterliegen auch diejenigen Bundesbeschlüsse, welche, wie ein Gesez, eine Regel von allgemeiner Tragweite aufstellen, unter die eine ganze Klasse von Spezialfällen zu subsumiren sind. Ließe man diese Interpretation gelten — und sie scheint uns an sich sehr Vieles für sich zu haben — so versteht es sich wohl, daß Subventionsbeschlüsse, die ja gerade einen ganz fest umschriebenen Spezialfall, und nur diesen, regeln, nicht an das Referendum gehören. Wenn wir diese Auffassung nicht zum Ausgangspunkt unseres daherigen Vorschlages machen, so geschieht es wesentlich mit Rücksicht auf die praktische Situation, die uns gebieterisch zu fordern scheint, daß man auch den Schein meide, als gehe man darauf aus, in einer Frage, die in solchem Maße die Gemüther bewegt, durch künstliche Interpretation der Verfassung die Rechte des Volkes zu schmälern. Wir ziehen es, in Würdigung dieses Gesichtspunktes, bei Weitem vor, die Verfassung vielleicht über ihren eigenen wahren Sinn hinaus freisinnig zu interpretiren und alle Konsequenzen einer Volksabstimmung in den Kauf zu nehmen, als durch ein gegenheiliges Verhalten das Mißtrauen zu weken und ein neues Element der Verbitterung in dieser ohnehin so schwierigen Frage aufkommen zu lassen. Wir nehmen deßhalb keinen Anstand, dem Beschlusse die übliche Referendumsformel anzuhängen und damit das Schweizervolk selbst als obersten und lezten Richter in der Frage anzuerkennen.

Indem wir Ihnen die nachfolgenden Anträge zur Genehmigung unterbreiten, benutzen wir diesen Anlaß, um Sie, Tit., der vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. Juni 1878.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Ratifikation der Zusatzkonvention betreffend den 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. Es wird der gedachten Zusatzkonvention vom 12. März 1878 die Genehmigung ertheilt.

2. Der Bundesrath wird erst dann zur Auswechslung der Ratifikationen schreiten, wenn der in Betreff der schweizerischerseits zu leistenden Nachtragssubvention für das Gotthardunternehmen unter dem 1878 erlassene Bundesbeschluss, nach Erfüllung sämtlicher in demselben enthaltenen Bedingungen und Voraussetzungen, in definitive Rechtskraft übergegangen sein wird.

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

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Nachsubvention für das Gotthardbahnunternehmen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

einer Botschaft des Bundesrathes vom 25. Juni 1878,

beschließt:

1. An der nach Maßgabe des Schlußprotokolls von Luzern, d. d. 12. Juni 1877, beziehungsweise des Staatsvertrags vom 12. März 1878, seitens der Schweiz zu leistenden Nachsubvention für das Gotthardunternehmen betheiligt sich der Bund mit einer Summe von sechs Millionen und fünfmalhunderttausend Franken, zahlbar in den durch genannten Staatsvertrag vorgeschriebenen Fristen und Modalitäten, sofern nachfolgende Bedingungen und Voraussetzungen nachweislich erfüllt sind:

- 1) daß der Rest der Nachsubvention, bestehend in einer Million und fünfmalhunderttausend Franken, durch bindende, von den zuständigen Behörden unterzeichnete und dem Bundesrathe nach einem von ihm aufgestellten Formular spätestens bis 31. August eingereichte Verpflichtungsscheine der Schweizerischen Nordostbahn und Schweizerischen Centralbahn gesichert ist;
- 2) daß die vom deutschen Reiche und vom Königreich Italien, laut Zusatzkonvention vom 12. März 1878, übernommenen Nachsubventionen von je zehn Millionen Franken durch offizielle Mittheilung der beiden Staatsregierungen fest zugesagt seien;
- 3) daß die Gotthardbahngesellschaft binnen einer vom Bundesrathe ihr anzusehenden Frist durch einen vollständigen Finanzausweis Gewißheit darüber schaffe, daß sie, unter Einrechnung der 28 Millionen neuer Subvention, die erforderlichen Mittel besitze, um das Programm der Luzerner Konferenz, beziehungs-

weise des Staatsvertrages vom 12. März 1878, nach den vom Bundesrath genehmigten Plänen und Kostenvoranschlägen durchzuführen;

- 4) daß die Gotthardbahngesellschaft sich in verpflichtender Weise dahin erkläre, die für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien jeweilen vertragsgemäß normirten Maximaltaxen auch im direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien als Maximalsätze anzuerkennen und demnach auf diejenigen höhern Ansätze zu verzichten, zu deren Bezug sie durch einzelne kantonale Konzessionen berechtigt gewesen wäre.

II. 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.



Zusatzvertrag

zu

dem am 15. Oktober 1869 zwischen der Schweiz und
Italien abgeschlossenen Verträge, betreffend den Bau
und Betrieb einer Gotthardeisenbahn.

(Vom 12. März 1878.)

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft,

Seine Majestät der Kaiser von Deutschland

und

Seine Majestät der König von Italien,

die Gründe würdigend, welche zu den im Schlußprotokoll der
am 12. Juni 1877 in Luzern stattgehabten internationalen Konferenz
und im Protokoll der am 5. September 1877 in Göschenen abge-
haltenen Konferenz niedergelegten Anträgen geführt haben,

und die Nothwendigkeit erkennend, nach den genannten An-
trägen den Inhalt des Vertrages vom 15. Oktober 1869 abzuändern
und zu ergänzen,

haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der schweizerische Bundesrath:

Hrn. Karl Schenk, Bundespräsident,
„ Joachim Heer, Bundesrath,
„ Emil Welti, Bundesrath;

Seine Majestät der Kaiser von Deutschland:

Seine Excellenz den Generalleutenant Maximilian Heinrich v. Røeder, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister des deutschen Reiches bei der schweizerischen Eidgenossenschaft;

Seine Majestät der König von Italien:

Seine Excellenz den Herrn Senator Ludwig Amadäus Melegari, Staatsminister, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der schweizerischen Eidgenossenschaft;

welche, nachdem sie sich ihre Vollmachten mitgetheilt und dieselben in guter und gehöriger Form befunden, folgende Artikel vereinbart haben:

Artikel 1.

Die Artikel 2, 3, 4, 9 und 11 des Vertrages vom 15. Oktober 1869 werden abgeändert wie folgt:

Artikel 2.

Damit die Gotthardeisenbahn den Bedingungen einer großen internationalen Linie zu entsprechen vermöge, soll dieselbe so angelegt werden, daß ihr Kulminationspunkt nicht höher als 1162 $\frac{1}{2}$ Meter über dem Meer zu liegen kommt.

Der kleinste Radius der Curven darf nicht unter 300 Meter gehen; ausnahmsweise darf indessen auf kurzen Strecken der Radius von 280 Meter angewendet werden.

Das Maximum der Steigungen darf zwischen Gurtellen und Göschenen und zwischen Fiesso und Airolo 25‰, — zwischen Erstfeld (oder Silenen) und Gurtellen und zwischen St. Pellegrino und Fiesso 26‰, — endlich zwischen Bodio und St. Pellegrino und zwischen Giubiasco und Bironico 27‰ nicht übersteigen.

Der Bundesrath wird die Gesellschaft zur Anwendung dieser Minimalradien (von 280 Metern) und dieser Maximalgefälle (von 26 bis 27‰) nur ermächtigen, wo durch dieses Mittel erhebliche Ersparnisse erzielt werden können.

Der zwischen Göschenen und Airolo zu bauende große Tunnel ist in gerader Linie zu erstellen, mit Ausnahme der zirka 125 Meter langen Anschlußcurve in Airolo.

Der große Tunnel von Göschenen bis Airolo soll doppelspurig gebaut werden. Die Zufahrtlinien von Erstfeld (oder Silenen) nach Göschenen und von Airolo nach Bodio sind bestimmt, im Fall des Bedürfnisses ein zweites Geleise zu erhalten. Inzwischen können diese Linien einspurig gebaut werden; jedoch sollen überall da, wo später, nach Eröffnung des Betriebes, die Verbreiterung des Bahnkörpers nicht mehr möglich wäre oder erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen würde, z. B. in den langen Tunneln, an den großen Brüken, an Mauern, Erdarbeiten etc., diese Arbeiten von Anfang an für zwei Geleise ausgeführt werden.

Alle andern Linien dürfen einspurig gebaut werden. Hinsichtlich des Tunnels von Goldau wird der Bundesrath entscheiden, ob er ein- oder zweispurig anzulegen sei.

Artikel 3.

Von den Bauarbeiten an dem zwischen Göschenen und Airolo zu erstellenden großen Tunnel wird vorausgesetzt, daß sie bis Ende September 1881 vollendet sein sollen.

Da die Linien von Biasca bis zum Langensee (Locarno) und von Lugano nach Chiasso vollendet und in Betrieb gesetzt sind, sollen die Arbeiten an den Linien Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca und Cadenazzo-Pino so rechtzeitig in Angriff genommen werden, daß sie zugleich mit dem Tunnel zwischen Göschenen und Airolo dem Betriebe übergeben werden können.

Der Bau der Linien Luzern-Immensee, Zug-Arth und Giubiasco-Lugano wird bis zu dem Zeitpunkt verschoben, wo die Linie Immensee-Pino dem Betrieb übergeben sein wird.

Wenn in der Zwischenzeit die Gotthardbahngesellschaft sich in der Lage befinden würde, die eine oder andere dieser Linien zu bauen, so hätte sie dem schweizerischen Bundesrath einen Finanzausweis zu leisten, welcher die für die Hauptlinie Immensee-Pino bestimmten Hilfsmittel gänzlich unberührt läßt.

Nach der Eröffnung der Linie Immensee-Pino soll die Gotthardbahngesellschaft den Bau der drei verschobenen Linien, sobald als ihre finanzielle Lage es gestattet, an Hand nehmen und ausführen. Der schweizerische Bundesrath hat zu entscheiden, ob dieser Fall vorliegt und in welcher Reihenfolge die fraglichen Linien in Angriff genommen werden sollen.

Art. 4.

Die schweizerische Eidgenossenschaft wird dafür sorgen, daß auf den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der Linie Immensee-Pino diese Linie von der Station Immensee aus mit der aargauischen Südbahn und der schweizerischen Nordostbahn verbunden werde.

Italien wird dafür sorgen, daß auf den nämlichen Zeitpunkt der Anschluß des italienischen Bahnnetzes mit der Linie Bellinzona-Pino bewirkt, und daß die Verbindung der Gotthardlinie mit dem Hafen von Genua in der nach dem Urtheil der italienischen Regierung schicklichsten Weise so hergestellt werde, daß auch die Interessen der Stadt Mailand durch Innehaltung einer Richtung, die eben so günstig ist als die längs des Langensees, Befriedigung finden.

Die kontrahirenden Staaten verpflichten sich im Allgemeinen, ihr Möglichstes zu thun, damit die zum Gotthardnetz führenden Zufahrtslinien im Sinne einer Abkürzung korrigirt werden, und insbesondere verpflichtet sich die Eidgenossenschaft, ihre Anstrengungen dahin eintreten zu lassen, den Bau eines Bahnstückes zu erwirken, welches gestattet, den Umweg über die Station Altstetten zu vermeiden.

Sollte diese abgekürzte Linie zur Zeit der Betriebseröffnung der Gotthardbahn nicht erstellt sein, so würde zu einer entsprechenden Herabsetzung des Transporttarifes geschritten werden.

Artikel 9.

Wenn die Zinsen des Aktienkapitals 8% übersteigen, so ist die Gesellschaft gehalten, zu einer Reduktion der Taxen, und zwar in erster Linie der Zuschlagtaxen, zu schreiten.

Artikel 11.

Die schweizerische Eidgenossenschaft übernimmt die allgemeine Verpflichtung, die Vorschriften des gegenwärtigen Vertrages betreffend den Bau der Gotthardbahn vollziehen zu lassen.

Ueberdies sollen die Baupläne und Kostenvoranschläge der Genehmigung des schweizerischen Bundesrathes unterbreitet werden, welchem die Gesellschaft, so oft er es für nothwendig erachtet, mindestens jedoch alle drei Monate, Ausweise über die Verwendung ihrer Mittel, in Vergleichung mit den Voranschlägen vorzulegen hat.

Die schweizerische Eidgenossenschaft hat von der Gesellschaft eine Kautions zu verlangen, welche den durch sie eingegangenen Verpflichtungen in genügender Weise entspricht. Diese Kautions soll in der Hinterlegung von baarem Gelde oder guten Werthpapieren bestehen und nicht eher zurückerstattet werden, als bis die Gesellschaft ihre Verpflichtungen erfüllt oder die nothwendigen Garantien in anderer Form geleistet hat.

Der schweizerische Bundesrath entscheidet über alle Fragen, welche auf den Bau des großen Tunnels Bezug haben.

Er verpflichtet sich, den Subventionsstaaten periodische Berichte über den Gang und Stand der Arbeiten, sowie über die Betriebsergebnisse vorzulegen. Diese Berichte werden, was den Gang der Arbeiten betrifft, monatlich und vierteljährlich, hinsichtlich des Betriebes dagegen vierteljährlich und jährlich erstattet.

Artikel II.

Die Subvention, deren Betrag durch Artikel 16 des Vertrages vom 15. Oktober 1869 auf fünfundsachtzig Millionen Franken festgestellt worden ist, wird um achtundzwanzig Millionen Franken erhöht.

Deutschland verpflichtet sich, an dieser Vermehrung mit zehn Millionen Franken, Italien mit zehn Millionen Franken und die Schweiz mit acht Millionen Franken theilzunehmen.

Am Ende jedes Baujahres wird der schweizerische Bundesrath die Größe der auf diese Ergänzungssubvention zu zahlenden Annuität nach Maßgabe der stattgehabten Ausgaben festsetzen und den Antheil jedes der kontrahirenden Staaten auf Grundlage ihrer Betheiligung an den neuen Subsidien bestimmen.

Gemäß dem Protokoll von Göschenen, d. d. 5. September 1877, soll in Zukunft dieser gleiche Grundsatz auch zur Bestimmung der jährlichen Quote von dem Drittel der Subsidien von 85 Millionen Franken angewendet werden, welcher bis jetzt nach Artikel 17, Absatz 1 des Vertrages vom 15. Oktober 1869 in neun gleichen Annuitäten einbezahlt werden sollte.

Die Bestimmungen der Artikel 18 und 19 des internationalen Vertrages vom 15. Oktober 1869 sind auf diese Subsidien anwendbar.

Artikel III.

Alle Bestimmungen des Vertrages vom 15. Oktober 1869, welche nicht durch die vorstehenden Artikel abgeändert werden, verbleiben in Kraft.

Artikel IV.

Der gegenwärtige Vertrag wird ratifizirt werden, sobald die schweizerische Bundesversammlung, der deutsche Reichstag und das italienische Parlament ihn genehmigt haben werden, und die Ratifikationen werden so bald als möglich in Bern ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde haben die Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und demselben ihre Siegel beigesezt.

Geschehen in Bern in dreifacher Ausfertigung den zwölften März eintausend achthundert achtundsiebzig (12. März 1878).

(Gez.) **Schenk.**

„ **Heer.**

„ **Welti.**

(L. S.)

(Gez.) **Melegari.**

(L. S.)

(Gez.) **Røeder.**

(L. S.)



Protokoll

der

internationalen Konferenz

zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Deutschen Reiche
und dem Königreich Italien,

welche am 12. März 1878 betreffend die Gotthardbahn in Bern
abgehalten worden ist.



Die Unterzeichneten sind zusammengetreten, um den Zusatzvertrag betreffend die Gotthardbahn, welchen sie heute vereinbart haben, noch einmal zu lesen und alsdann zu unterzeichnen. Bei diesem Anlaß sind folgende Erklärungen zu Protokoll gegeben worden:

Die Vertragsparteien sind darüber einig, daß man zur Auswechslung der Ratifikationen des heutigen Vertrages erst schreiten wird, wenn die Gesellschaft der Gotthardbahn durch einen Finanzausweis dargethan haben wird, daß sie über die Mittel verfüge, welche durch die Luzerner Konferenz als für die Ausführung des durch den gegenwärtigen Vertrag festgestellten Programms nöthig erklärt worden sind.

Die Abordnung des Königreichs Italien erklärt, daß die Ratifikation des Zusatzvertrages Seitens ihrer Regierung von der Bedingung abhänge, daß sie die Mitbetheiligung der am Gotthardunternehmen interessirten Provinzen, Gemeinden und Körperschaften erhältlich machen könne.

Die schweizerische Delegation ihrerseits erklärt in gleicher Weise, daß die Bundesbehörden diesen Vertrag nur dann werden

genehmigen können, wenn die am Gotthardunternehmen interessirten Kantone und Eisenbahngesellschaften sich in genügendem Maße bei der Nachsubvention betheiligen.

Der italienische Bevollmächtigte ist nicht, gleich denjenigen Deutschlands und der Schweiz, förmlich ermächtigt, die Anträge der Konferenz von Göschenen auf die nämliche Linie wie diejenigen der Luzerner Konferenz zu stellen, doch wird ihm, nach seiner Ansicht diese Ermächtigung nachträglich nicht versagt werden. Um in diesem Punkte seiner Regierung freie Entschliebung zu wahren, glaubt er erklären zu sollen, daß er seine Unterschrift dem gegenwärtigen Vertrage nur *sub spe rati* beiseze.

Also gefertigt und unterzeichnet in Bern am zwölften März eintausend achthundert achtundsiebenzig.

(Gez.) **Schenk.**

(Gez.) **Røder.**

(Gez.) **Melegari.**

„ **Heer.**

„ **Welti.**



Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend das Gotthardbahnunternehmen. (Vom 25. Juni 1878.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1878
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.06.1878
Date	
Data	
Seite	49-108
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 017

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.