

Zu 777

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Gewährung einer zweiten Bundessubvention von 175,000 Franken an die Gesellschaft der Schöllenenbahn.

(Vom 19. Juni 1922.)

A.

1. Die 3,7 km lange schmalspurige Schöllenenbahn (Göschenen-Andermatt) ist nach einer Bauzeit von zirka 4 Jahren am 12. Juli 1917 dem Betrieb übergeben worden. Sie hatte schon während des Baues mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt und im Jahre 1912 bereits einen Bundesbeitrag von Fr. 125,000 erhalten (vgl. Bundesbl. 1912 III, 510 und IV, 6). Im Jahre 1916 gelangte sie neuerdings mit einem Subventionsgesuch an den Bundesrat, dem wir in der Weise Folge gaben, dass wir Ihnen mit Botschaft vom 9. Juni 1917 (Bundesbl. 1917, III, 430) die Ausrichtung einer zweiten Subvention von Fr. 100,000 beantragten unter der Bedingung, dass die Bahngesellschaft binnen einer vom Bundesrate zu bestimmenden zerstörlischen Frist den Finanzausweis über Fr. 300,000 erbringe. Die Vorlage wurde, gestützt auf die Annahme, dass ohne weitere Bundeshilfe die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn nicht möglich sein werde, als dringlich erklärt und sollte in der Junisession 1917 zur Erledigung gelangen, kam dann aber nicht zur Behandlung. Nachdem die Bahn am 12. Juli 1917 dem Betrieb übergeben worden war, teilte das Eisenbahndepartement dem Präsidenten der Finanzkommission des Ständerates mit, dass die Subvention auf jeden Fall nun nicht mehr nach Massgabe der in der Botschaft angegebenen Gründe beschlossen werde und die Behandlung des Geschäfts, als nicht mehr dringlich, verschoben werden könne.

Seither wurde die Angelegenheit in wiederholten Besprechungen von Vertretern der Urner Regierung und der Bahngesellschaft auf dem Eisenbahndepartement zur Sprache gebracht. Letzteres nahm dabei jeweilen den Standpunkt ein, dass eine Nachsubvention neuer-

dings beantragt werden könne, eventuell in höherem Masse als 1917, unter der Bedingung, dass die Bauverpflichtungen der Unternehmung vollständig als liquidiert und die Finanzverhältnisse als geordnet ausgewiesen werden. Daraufhin, gegen Ende des Jahres 1919, richtete der Landammann von Uri eine Eingabe an das Eisenbahndepartement, dem eine Eingabe des Regierungsrates des Kantons Uri vom 24. November 1919 an den Bundesrat betreffend Nachsubvention an die Schöllenenbahn folgte. Diese war begleitet von einem vom 1. Dezember 1919 datierten Schreiben der Urner Regierung an das Eisenbahndepartement und die Finanzkommission der eidgenössischen Räte, ferner von einem Gutachten des Bauleiters der Schöllenenbahn, Herrn Ingenieur Zschokke, vom 15. November 1919, über die Mehrkosten der Schöllenenbahn infolge der vom Bund an sie gestellten militärischen Anforderungen. Das Begehren der Eingabe geht dahin, es möchte der Schöllenenbahngesellschaft bzw. dem für ihre Verbindlichkeiten mithaftenden Kanton Uri eine Nachsubvention von mindestens Fr. 300,000 gewährt werden. Die Gesellschaft der Schöllenenbahn (A.-G.) hatte ihrerseits unter Berufung auf die Eingabe der Urner Regierung bereits mit Schreiben vom 14. November 1919 um eine gegenüber dem Jahr 1917 erhöhte Nachsubvention nachgesucht und schloss sich mit Zuschrift vom 9. Dezember 1919 dem Gesuch der Kantonsregierung an.

In der Folge wurde dem Eisenbahndepartement mitgeteilt, dass zur Tilgung der noch bestehenden Bauverpflichtungen von rund Fr. 400,000 die Urner Kantonalbank ermächtigt worden sei, Fr. 200,000 gegen Aushändigung von Aktien einzuzahlen und für die übrigen Fr. 200,000 der Unternehmung Kredit zu eröffnen gegen Abtretung der zu erwartenden Nachsubvention des Bundes. Dementsprechend will sich die Urner Regierung mit einem Subventionsbetrage von Fr. 200,000 begnügen, während die Bahngesellschaft mit Schreiben vom 4. März 1920 noch das frühere Subventionsbegehren der Kantonsregierung im Belaufe von Fr. 300,000 aufrechterhielt. Letztere hatte statt einer finanziellen Mitwirkung auch die Frage der Übernahme der Bahn durch den Bund aufgeworfen.

Die Prüfung der Eingaben und der Verhältnisse veranlasste das Eisenbahndepartement, sich gemäss dem von ihm eingenommenen Standpunkte zunächst mit der Bahngesellschaft wie dem Kanton Uri in wiederholten Mitteilungen über das Erfordernis einer Sanierung und Befestigung des Finanzhaushaltes und das Mass einer solchen auseinanderzusetzen. Die darauf gerichteten Anstrengungen der Petenten und die daherigen Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement konnten erst Ende 1921 zum Abschlusse gelangen. Mit

einer letzten Eingabe der Kantonsregierung vom 4. und der Bahnverwaltung vom 13. Februar 1922, worin noch gewisse Punkte eine Klarstellung erfahren, wird nochmals eindringlich um Beantragung der Nachsubvention in der Höhe von mindestens Fr. 200,000 ersucht.

2. Das von der Gesellschaft der Schöllenenbahn wie vom Kanton gestellte Nachsubventionsbegehren wird damit begründet, dass der Unternehmung infolge der von den eidgenössischen Militärbehörden an den Bau gestellten Anforderungen wesentliche Mehrkosten entstanden seien, namentlich durch Erhöhung der Kurvenradien (von 60 auf 80 m) und Erweiterung des Lichtraumprofils, bedingt durch die Forderung, dass das Rollmaterial der Rhätischen Bahn und der Furkabahn auch auf der Schöllenenbahn verkehren könne, ferner durch die auch im militärischen Interesse liegende Verlängerung des Tunnels und der Lawinengalerien. Der Bundesrat habe denn auch, diesen Verhältnissen Rechnung tragend, bereits in seiner Botschaft vom 9. Juni 1917 anerkannt, dass die durch die Bundesorgane verursachten Mehrkosten Fr. 375,000 betragen. Dazu komme aber noch der vermehrte Aufwand an Bauzinsen, Anschaffungskosten usw., der auf die Anordnungen der Militärbehörden bzw. auf die dadurch verursachte starke Verzögerung der Vollendung des Bahnbaues zurückzuführen und laut dem Gutachten Zschokke wie folgt zu beziffern sei:

Bauzinse, laut Rechnungsbericht, rund	Fr. 100,000
Mehrkosten infolge Unterbruch der Arbeit im August 1914	» 70,000
Mehrkosten der elektrischen Lokomotiven.	» 80,000
Mehrkosten nach Botschaft 1917 (wie oben)	» 375,000
Zusammen	Fr. 625,000
oder nach Abzug der ersten Bundessubvention von . .	» 125,000
Total	Fr. 500,000

Dazu komme noch eine Summe von Fr. 300,000 als kapitalisierter Betrag eines den Betrieb jährlich belastenden Mehraufwands, verursacht durch die von den Militärbehörden verlangte Verwendung von elektrischen Lokomotiven an Stelle von Motorwagen, Anordnung, die eine Vermehrung des Bedienungspersonals um 4 Mann à Fr. 3600 = Fr. 15,000 Mehrkosten pro Jahr bedinge.

Im übrigen wird in den Eingaben der Urner Regierung eindringlich auf die Notlage des Kantons hingewiesen, dem infolge des verantwortlichen Gebarens, welches die frühere Ersparniskasse

Uri (die Rechtsvorgängerin der Urner Kantonalbank) sich bei der Finanzierung der Bahn habe zuschulden kommen lassen, unerträgliche Leistungen und Verpflichtungen überbunden worden seien. Es wird ausgeführt, dass die Ersparniskasse sich ausser beim Obligationenkapital auch mit Fr. 600,000 in Aktien, gleich der Hälfte des Aktienkapitals, beteiligt habe und dazu im Frühjahr 1913 mit den Geldgebern der Gesellschaft, einem aus 6 Banken bestehenden Konsortium, einen Darlehens- und Optionsvertrag eingegangen sei, wonach sich die Ersparniskasse zur Übernahme eines allfälligen über Fr. 50,000 hinausgehenden Baudefizits in Aktien und ferner eines aus eventuellem Winterbetrieb sich ergebenden Verlustsaldos verpflichtet habe, alles dies ohne dass den Behörden des Kantons Gelegenheit geboten worden sei, in der Sache mitzusprechen.

B.

1. Über die finanziellen Verhältnisse der Schöllenenbahn und die Gründe der Überschreitung des Kostenvoranschlags gibt schon die Botschaft von 1917 Aufschluss. Wir geben der Einfachheit halber die Ausführungen des betreffenden Abschnittes, soweit noch zutreffend, wieder:

«Die rechtlichen Grundlagen der Bahn sind die Bundeskonzession vom 24. Juni 1904 mit den Abänderungsbeschlüssen vom 21. Juni 1907 und 5. April 1911 (E. A. S. XX, 169, XXIII, 108, und XXVII, 64).»

«Besondere Auflagen enthalten für die Bahngesellschaft die Art. 7 und 14 der Konzession.»

«Nach dem Art. 7, Abs. 2, ist die Gesellschaft verpflichtet, «die allfällig im Interesse der Landesverteidigung an der Bahn erforderlichen Bauten und sonstigen Vorkehren auf eigene Kosten zu erstellen.»

«In Art. 14, Abs. 3, wird bestimmt, dass, soweit sich ein Bedürfnis zeigt, die Gesellschaft verpflichtet ist, auf Verlangen des Bundesrates «auf ihre eigenen Kosten auch während einer allfälligen Betriebs-einstellung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Postsendungen in geeigneter Weise Vorsorge zu treffen». Geht man auf die Entstehung dieser letzteren Bestimmung zurück, so ergibt sich, dass die Bahngesellschaft auf Grund derselben zur Führung des Postbetriebes im Winter während der Betriebsunterbrechung der Bahn, beziehungsweise zur Übernahme der Kosten dieses Betriebes verhalten werden kann.

«Die Finanzierung der Bahn erfolgte im Jahre 1913 in der Weise, dass sich eine Gesellschaft mit einem Aktienkapital von Fr. 1,200,000

konstituierte, der von einem Bankkonsortium ein Obligationenkapital von Fr. 1,400,000 zur Verfügung gestellt wurde. Zudem wurde der Gesellschaft, wie bereits hievor erwähnt, eine Subvention à fonds perdu von Fr. 125,000 gewährt mit Rücksicht auf die auf Fr. 5000 berechneten jährlichen Ersparnisse, die sich für die Militärverwaltung durch die Inbetriebsetzung der Bahn auf den Kosten der Warentransporte nach und von den Befestigungen auf der Nordseite des Gotthard und dem Militärplatze Andermatt ergeben werden. Die Bahn verfügte somit für den Bau ihrer Linie über:

Aktienkapital	Fr. 1,200,000
Anleihen	» 1,400,000
Bundessubvention	» 125,000
Total	<u>Fr. 2,725,000</u>

«Der Kostenvoranschlag, der die Grundlage zum Finanzausweis des Jahres 1912 bildete, sah eine gesamte Bausumme von Fr. 2,600,000 vor. Die Bahngesellschaft hätte somit nach der erstmaligen Subventionierung durch den Bund ausreichende Mittel zur Verfügung gehabt. Es mussten aber während der Bauzeit im Interesse der Landesverteidigung mehrere Begehren geltend gemacht werden, die gegenüber verschiedenen Posten des ursprünglichen Kostenvoranschlages Mehrkosten zur Folge hatten. Bei Einreichung des ersten Subventionsbegehrens hatte die Gesellschaft diese Mehrkosten bereits auf Franken 260,000 beziffert. Von den begutachtenden eidgenössischen Amtsstellen wurde damals dieser Betrag jedoch als stark übersetzt bezeichnet und auf Fr. 200,000 reduziert. Im zweiten Subventionsgesuch vom 10. Juni 1916 werden diese Mehrkosten nun auf insgesamt Fr. 375,000 geschätzt. In einer bezüglichen Zusammenstellung macht die Bahngesellschaft vor allem geltend, dass die Mehrkosten in erster Linie von der Forderung herrühren, dass das Rollmaterial der Rhätischen Bahn und der Furkabahn auch auf der Schöllenenbahn verkehren könne. Diese Forderung habe zur Folge gehabt, dass die Kurvenradien erhöht und das Lichtraumprofil erweitert werden musste.»

«Die Mehrkosten gibt die Bahnverwaltung für die einzelnen Posten wie folgt an:

A. Tunnels	Fr. 68,561. 30
B. Lawinengalerien	» 14,700. —
C. Änderung der Kurvenradien (von 60 auf 80 m)	» 202,863. —
Übertrag	<u>Fr. 286,124. 30</u>

	Übertrag	Fr. 286,124. 30
D. Verlängerung des Gütergeleises zu den Armeemagazinen in Göschenen	»	16,100. —
E. Güterstation Bätzberg	»	17,203. 25
F. Trottoir Urnerloch-Reussknie	»	2,509. —
G. Stromausschaltung bei Flankiergalerie	»	2,100. —
H. Fünf Strassenübergänge	»	500. —
I. Bahnhof Andermatt	»	10,425. —
K. Bauaufsicht 6 % von Fr. 330,000	»	19,800. —
L. Verlegung der Linie neben die Kantonsstrasse	»	20,000. —
	Total	Fr. 374,761. 55
	oder rund	Fr. 375,000. —

«Zum Hauptposten C bemerkt die Bahngesellschaft, die Anwendung des grösseren Radius habe bedeutend mehr Aushub und Mauerwerk erfordert, weil sich die Linie bei grösseren Radien nicht so gut dem Gelände anschmiegen könne, wie bei kleineren Radien.

«Die Prüfung der Angaben der Bahnverwaltung durch unser Eisenbahndepartement ergab, dass der grösste Teil der Mehrkosten, nämlich ein Betrag von Fr. 303,000 (Fr. 286,000 + 6 % für Bauaufsicht) wirklich von der Forderung herrührt, dass das Rollmaterial der Rhätischen Bahn und der Furkabahn auch auf der Schöllenenbahn verkehren könne. Diese Forderung hatte zur Folge, dass die Profile der Tunnel- und Lawinengalerien vergrössert und die Krümmungshalbmesser von 60 auf 80 m gebracht werden mussten.

«Bei allen Posten handelt es sich um Begehren der Militärbehörden, die jeweilen vor der Genehmigung der betreffenden Planvorlagen auf Grund von Verhandlungen zugestanden worden sind. Es waren aber auch zum grössten Teil Forderungen, deren Erfüllung nicht allein im militärischen, sondern auch im allgemeinen Verkehrsinteresse lag. Da der oben erwähnte Art. 7 der Konzession die Bahnverwaltung verpflichtet, die allfällig im Interesse der Landesverteidigung erforderlichen Bauten und sonstigen Vorkehren auf eigene Kosten zu erstellen, kann von einer Entschädigungspflicht des Bundes für die Mehrkosten, die auf die militärischen Forderungen zurückzuführen sind, nicht die Rede sein. Wohl aber entstand die Frage, ob nicht dennoch der Bahngesellschaft die nachgesuchte Hilfe zu leisten sei, unter der Voraussetzung allerdings, dass auch von den übrigen Interessenten Opfer gebracht werden.»

Soweit die Botschaft von 1917. Der Bundesrat kam in Würdigung dieser Verhältnisse und der Bedeutung der Bahn für die St. Gotthard-

befestigung dazu, die Übernahme eines Drittels des damals festgestellten restanzlichen Kapitalbedarfs von Fr. 300,000 durch Leistung einer Subvention à fonds perdu von Fr. 100,000 zu beantragen unter der Bedingung, dass die verbleibenden Fr. 200,000 durch die übrigen Beteiligten, d. h. Bahngesellschaft, Bankenkonsortium und Kanton übernommen werden. Eine Einigung darüber kam aber trotz wiederholter Konferenzen derselben mit dem Eisenbahndepartement nicht zustande. Bankenkonsortium wie Kanton bestritten jede weitere Leistungspflicht aus dem oben erwähnten Darlehens- und Optionsvertrag vom Jahre 1913, und die Gesellschaft erklärte sich ausserstande, weiteres Kapital aufzubringen. Aus diesem Grunde und offenbar auch deshalb, weil mangels Vorliegens der Bauabrechnung eine zuverlässige Übersicht über die endgültigen Baukosten noch fehlte, unterblieb die Erbringung des Finanzausweises. Dass dann trotz der misslichen Finanzlage die Bahn vollendet und in Betrieb gesetzt werden konnte, ist im Eingange bereits gesagt worden.

2. Die Verhältnisse der Unternehmung bieten heute ein völlig verändertes Bild. Zunächst sind die schwebenden Bauverpflichtungen, die Ende 1919 noch Fr. 345,849.95 betrugen, vollständig getilgt worden. Insgesamt belaufen sich die Baukosten auf Ende 1921 nun auf Fr. 3,010,399
wovon nach Abzug der ersten Bundessubvention von » 125,000
verbleiben Fr. 2,885,399

Was den durch die militärischen Bauanforderungen verursachten Mehraufwand gegenüber dem Voranschlag betrifft, kann nach wie vor auf die Feststellungen der Botschaft von 1917 abgestellt werden, wonach sie sich laut Ziffer 1 dieses Abschnittes, ohne Berechnung von Bauzinsen von 1917 hinweg, auf Fr. 375,000 belaufen, wobei allerdings zu sagen ist, dass diese Anforderungen gleichzeitig auch im allgemeinen Verkehrsinteresse der Unternehmung lagen.

Zu den darüber hinausgehenden Aufstellungen des Gutachtens Zschokke (vgl. oben unter A) ist folgendes zu bemerken: Die beiden ersten Posten von Fr. 100,000 und Fr. 70,000 sind grundsätzlich abzulehnen, da sie Folgewirkungen des Kriegausbruches sind, für die der Bund nicht verantwortlich ist. Ferner dürfte die Anschaffung von elektrischen Lokomotiven an Stelle von Motorwagen keine wesentlichen Mehrkosten verursacht haben. Laut dem Geschäftsbericht der Unternehmung von 1919 kam sie eine Lokomotive auf Fr. 62,426 und ein Personenanhängewagen auf Fr. 23,536 zu stehen. Demgegenüber betragen die Anschaffungskosten eines Motorwagens verschiedener, ähnliche Verhältnisse wie die Schöllenenbahn auf-

weisender Unternehmungen im Mittel Fr. 85,456. Was endlich die Vermehrung des Lokomotivpersonals infolge der zweimännigen Bedienung der elektrischen Lokomotiven und die daherige Erhöhung der Betriebskosten betrifft, ist zu sagen, dass die Berechnung des Gutachtens (Fr. 15,000 jährlicher Mehraufwand) nur unter der Voraussetzung eines regen Verkehrs, der Gegenzüge und eine lange tägliche Dienstdauer erfordern würde, als zutreffend angesehen werden könnte. Den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen entsprechen wesentlich geringere Mehrkosten.

Die Beschaffung der Mittel zur Tilgung der obenerwähnten Restverbindlichkeiten aus dem Bau wurde durch folgende gleichzeitig der Ordnung und Festigung der Finanzlage der Unternehmung dienende vertragliche Vereinbarungen unter den Beteiligten ermöglicht:

Zunächst erhöhte das Bankenkonsortium das Obligationsanleihen von Fr. 1,400,000 auf Fr. 1,500,000, indem es von den bis Ende 1919 aufgelaufenen Zinsen einen Betrag von Fr. 100,000 gegen entsprechende Erhöhung der Pfandsicherheit zum Kapital schlug; der Rest Zinsen von Fr. 94,262. 15 wurde gleichzeitig erlassen. Um den vom Eisenbahndepartement gestellten Subventionsbedingungen weiter Rechnung zu tragen, wurde sodann der Unternehmung von den Banken folgende Erleichterung zugestanden: die gesamte Hypothekarschuld (Obligationenanleihen), welche mit Zinsen auf 31. Dezember 1921 Fr. 1,617,799

beträgt, wird zerlegt in eine I. Hypothek von . . .	Fr. 300,000
die ab 1. Januar 1922 zu 5 % fest verzinslich und bis 31. Dezember 1927 für die Gläubigerschaft unkündbar ist. Zinsen, die aus den Betriebsüberschüssen nicht bezahlt werden können, werden bis Ende 1927 gestundet. Der Rest von Fr. 1,317,799 wird umgewandelt teils in eine II. Hypothek von	» 718,000
bis Ende 1927 ebenfalls unkündbar, und mit von den Betriebsergebnissen abhängiger Verzinsung von maximal 5 %, teils in ein Prioritätsaktienkapital von	» 600,000

Der Kanton Uri beziehungsweise dessen Kantonalbank, die an dieser Pfandforderung der Banken mitbeteiligt ist, hat der Bahnunternehmung zur Bestreitung der obengenannten restanzlichen Bauverpflichtungen einmal den Betrag von Fr. 200,000 gegen Ausbändigung von Aktien eingezahlt, wozu sie durch Urteil des Bundesgerichts vom 14. Februar 1919 in Sachen des Bankenkonsortiums gegen sie verpflichtet war, und ihr weiter einen Kreditvorschuss

von Fr. 200,000 gegen Abtretung der vom Bunde zu erwartenden Nachsubvention geleistet.

Hand in Hand mit diesen Operationen ist von der Bahngesellschaft die Abschreibung des Aktienkapitals von . Fr. 1,400,000 woran der Kanton Uri mit nunmehr Fr. 800,000 partizipiert, um 60 %, also auf » 560,000 beschlossen worden.

Zu diesem Stammaktienkapital wird das neue Prioritätsaktienkapital hinzukommen, das gebildet wird durch Umwandlung des vorerwähnten Teils der Hypothekarschuld, ferner der Zinsforderung der Kantonalbank von Uri auf dem Kreditvorschuss von Fr. 200,000, betragend auf 31. Dezember 1921 Fr. 18,000, sowie der Differenz zwischen diesem Vorschuss und der Nachsubvention des Bundes, falls letztere weniger als Fr. 200,000 betragen sollte.

Die Banken, die ursprünglich bedeutend weniger weit mit Zugeständnissen gehen wollten, haben an dieselben die Bedingung geknüpft, dass der Bund eine Nachsubvention von ungefähr Fr. 175,000 gewähre und der Kanton Uri sich seinerseits zu (den eben angegebenen) Opfern verstehe. Letztere Bedingung ist erfüllt. Hinwiederum ist die vom Kanton Uri erklärte Opferbereitschaft an die Voraussetzung der Bewilligung einer eidgenössischen Nachsubvention geknüpft, welche die Bahnunternehmung ihm zur Tilgung des Kreditvorschusses von Fr. 200,000 zu überlassen hätte. Der ganze Sanierungsplan ruht also auf der Gewährung einer 2. Bundessubvention. Würde diese verweigert, so fiel die nach jahrelangen Anstrengungen zustandgekommene rettende Aktion in sich zusammen, und das Schicksal des Unternehmens wäre vollständig in die Hand des Bankenkonsortiums gegeben, das jeden Tag die Liquidation verlangen könnte. Wird dagegen die Nachsubvention vom Bund bewilligt und damit die Durchführung der Sanierung gesichert, so ist der Bahn die Fortexistenz mindestens bis Ende 1927 ermöglicht, wenn wenigstens die Betriebsergebnisse für die Aufrechterhaltung des Betriebes genügen, wie es trotz der Ungunst der Zeit bis dahin der Fall gewesen ist. Die bisherigen Betriebsüberschüsse lassen erwarten, dass sie auch zur Verzinsung der I. Hypothek von Fr. 300,000 à 5 % ausreichen dürften. Sollte diese Erwartung sich nicht erfüllen, so kann von daher wenigstens, wie erwähnt, bis Ende 1927 keine Zwangsmassnahme gegen die Bahn ergriffen werden. Auch darf aus dem weitgehenden Entgegenkommen der Banken und dem Umstande, dass diese fortan den Grossteil des Aktienkapitals besitzen, geschlossen werden, dass diese Gläubiger, der Kanton Uri eingeschlossen, bei Eintritt der Fälligkeit von Kapital und Zinsen sich weiterhin mit der Unternehmung verständigen werden.

C.

Es fragt sich nun, ob bei der heute vorhandenen Sachlage eine weitere Subvention des Bundes und, wenn ja, in welchem Masse bewilligt werden soll.

In grundsätzlicher Hinsicht haben sich die Verhältnisse, die zu der Botschaft vom 9. Juni 1917 geführt haben, nicht verschoben. Nach wie vor ist einerseits festzustellen, dass trotz der von der Militärverwaltung verursachten Erhöhung der Baukosten von einer Rechtspflicht der Eidgenossenschaft zu einer Beitragsleistung angesichts der Konzessionsbestimmungen nicht die Rede sein kann und dass die fraglichen Anordnungen auch dem Verkehrsinteresse dienen, andererseits aber zu wiederholen, dass die Tatsache dieser Mehrkostenverursachung durch die eidgenössische Militärverwaltung und die erhebliche Bedeutung der Bahn für die St. Gotthardbefestigung eine weitere Subvention aus Billigkeitsgründen rechtfertigen. Der Umstand, dass die Gesellschaft die Verpflichtung eingegangen ist, die zu erwartende Bundessubvention dem Kanton Uri zur Deckung seines Vorschusses von Fr. 200,000 abzutreten, vermag daran nichts zu ändern, da der Kanton diesen Vorschuss eigentlich an Stelle der auf Grund der Botschaft von 1917 in guten Treuen erwarteten eidgenössischen Nachsubvention und nur in dem Sinne geleistet hat, der Unternehmung vorläufig die Mittel zu der von uns als Bedingung einer Nachsubvention verlangten Erledigung der restanzlichen Bauschulden zur Verfügung zu stellen. Auch ist nicht zu übersehen, dass die Nachsubvention der bedrängten Unternehmung trotz Abtretung an den Kanton wegen der damit verknüpften Sanierungsaktion in hohem Grade zustatten kommt.

Was das Mass betrifft, schienen die geschilderten Verhältnisse uns eine erhebliche Erhöhung gegenüber dem 1917 beantragten Betrage zu rechtfertigen. Wir denken dabei namentlich an die Tatsache, dass die Differenz zwischen der ersten Bundessubvention von Fr. 125,000 und dem Belaufe der durch die militärischen Baubegehren verursachten Mehrkosten infolge des Zinsenlaufes seit 1917 erheblich grösser geworden ist und dass nun gleichzeitig auch von seiten des Kantons Uri und der Hauptgläubiger (Bankenkonsortium) bedeutende Opfer gebracht werden. Ein Betrag von Fr. 175,000 in Form einer Subvention à fonds perdu trägt den Verhältnissen nach unserem Dafürhalten angemessen Rechnung. Damit soll die Eidgenossenschaft, wie ausdrücklich festzustellen bleibt, dann von jeder weiteren Beitragsleistung aus dem in Frage stehenden Grunde enthoben sein.

Der Vollständigkeit halber sei noch bemerkt, dass eine Übernahme der Bahn durch den Bund nicht in Erwägung gezogen werden konnte.

Indem wir uns gestützt auf diese Ausführungen gestatten, Ihnen die Annahme des anschliessenden Beschlussentwurfes zu beantragen, benützen wir den Anlass zur Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 19. Juni 1922.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Dr. Haab.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Gewährung einer zweiten Bundessubvention von
Fr. 175,000 an die Gesellschaft der Schöllenenbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. von Eingaben der Gesellschaft der Schöllenenbahn vom 10. Juni 1916, 14. November 1919, 4. März 1920, 13. Februar und 2. März 1922 (samt Beilage),
2. verschiedener Eingaben der Regierung des Kantons Uri vom 20. Juni 1916, 11. und 24. November und 1. Dezember 1919, 24. Januar 1920, 4. Februar und 6. März 1922 (samt Beilage),
3. eines Gutachtens des Herrn Ingenieur Zschokke vom 15. November 1919,
4. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Juni 1922

beschliesst:

- I. der Schöllenenbahn A.-G. wird eine zweite und letzte Subvention à fonds perdu von Fr. 175,000 an die Baukosten bewilligt.
 - II. der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Bundesbeschlusses, der sofort in Kraft tritt, beauftragt.
-

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Gewährung einer zweiten Bundessubvention von 175,000 Franken an die Gesellschaft der Schöllenenbahn.
(Vom 19 Juni 1922)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1922
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	777
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1922
Date	
Data	
Seite	627-638
Page	
Pagina	
Ref. No	10 028 375

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.