

## Bericht

der

### Minderheit der ständeräthlichen Commission über die Subventionirung der Gotthardbahn.

(Vom 10. August 1878.)

---

Herr Präsident, hochgeehrte Herren!

Als im Juli 1870 der Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869 über Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard in den eidgenössischen Räthen diskutirt wurde, erhoben sich von verschiedenen Seiten warnende Stimmen, welche die Besorgniß aussprachen, es möchte dieser Vertrag von manchen nachtheiligen Folgen begleitet sein, namentlich lag die Befürchtung nahe, daß die Eidgenossenschaft sowohl moralisch als politisch und finanziell in dessen Consequenzen verwickelt werden möchte. Es wurde damals von maßgebendster und befugtester Seite mit unbedingtem Ausdrucke die bestimmte, ja kategorische Zusicherung ertheilt, daß die Ausführung der Gotthardbahn nach den Berechnungen der experimentirtesten Techniker auf solider Grundlage ruhe, daß die Geldverwendung in zuverlässigen Händen liege, da ja die Central- und Nordostbahn die leitenden Verwender sein werden. Und wenn selbst die zur Erstellung der Gotthardbahn gebildete Gesellschaft ihrer Aufgabe nicht gewachsen sein sollte, so werde doch, so hieß es, nur diese selbst die Folgen zu tragen und einfach eine neue und wieder eine neue Gesellschaft die Fortführung des Unternehmens zu übernehmen haben, niemals aber könne die Schweiz zur Fortführung des Werkes verpflichtet und niemals werde eine Inan-

spruchnahme des Bundes zur Vollendung des Baus, auch für den ungünstigsten Fall nicht, in Aussicht zu nehmen sein.

Diese Versprechungen und Zusicherungen waren so autorisirt und bestimmt zugleich, daß ihnen Glauben geschenkt werden mußte; denn wonn Männer, wie diejenigen, welche es in diesem Falle thaten, solche Versprechungen ertheilen, so war keine andere Annahme möglich, als daß dieselben auch gehalten werden.

Leider haben sich im Lichte der praktischen Wirklichkeit nicht die zuversichtlichen Erwartungen, welche damals gehegt wurden, erfüllt, sondern an deren Stelle sieht man mit Bedauern im Gegentheil alle damals ausgesprochenen Befürchtungen und ungünstigen Prophezeiungen so zu sagen buchstäblich erwahrt. Nicht die Berechnungen der experimentirtesten Techniker haben sich erprobt, sondern die Vermuthung, daß die Voranschläge, die Tracéstudien, die Rentabilitätsberechnungen nicht die wünschbare Gewähr darbieten, die Vermuthung, daß die Mittel überhaupt nicht hinreichen werden, hat ihre erschreckende Bestätigung erhalten. An der Stelle der früheren zuversichtlichen Sprache, die Eidgenossenschaft habe keinerlei weder moralische noch rechtliche Folgen zu besorgen, vernimmt man die entgegengesetzte, es sei ja klar und unwiderleglich, daß die Eidgenossenschaft zum mindesten moralisch für die Erfüllung des Staatsvertrags vom 15. Oktober 1869 haftbar sei. Und statt der hochgemuthen Zusicherung, daß nie und nimmer an eine finanzielle Inanspruchnahme des Bundes zu denken sei, stehen wir vor dem Antrage des hohen Bundesrathes, daß der Bund ohne irgend welche weitere Mitwirkung der interessirten Kantone an deren Platze allein, mit Ausnahme der Nachsubventionen der Central- und Nordostbahn, die der Schweiz durch das Luzerner Protokoll vom 12. März 1878 zugemuthete staatliche Nachsubvention übernehme und damit zugleich für die Vollendung des Unternehmens in allererster Linie einstehe. Statt der frohmüthigen Aussicht einer sogenannten Weltbahn durch den Gotthard, auf welche man 1870 „leichten Herzens“ sich eingelassen, steht der neue und noch ungekräftigte vielumstrittene Bund der Eidgenossen von 1874 vor der sorgenschweren Wahl, durch ein Wagestük sich in eine Fluth nicht genau absehbarer Folgen, welche in ihrer Tragweite dermalen nicht annähernd zu bemessen sind und welche leicht seine moralischen und ökonomischen Kräfte übersteigen könnten, zu stürzen.

Indem die unterzeichnete Minderheit Ihrer Kommission sich der schwierigen und durch alle Umstände delikaten Aufgabe unterzog, über diese zu treffende Wahl ihren Rathschlag abzugeben, war sie sich vor allen Dingen wohl bewußt, erstens, daß sie nicht

leichten Herzens an ihre Arbeit ging, sondern mit der vollen Einsicht einer schweren Pflichterfüllung; zweitens, daß sie dabei von eben so ernstem und wahren Vaterlandsgefühl geleitet war, als irgend Jemand. Es kann daher die Anlastung, daß im Osten und Westen unedle Triebfedern in Bewegung seien, mit voller Ruhe zurückgewiesen werden. Im Westen gibt man sich der Hoffnung hin, die dort projektirte Alpenbahn noch neben dem Gotthard ohne Bundeshülfe zu Stande zu bringen, im Osten sind die Aussichten auf eine Alpenbahn so weit in den Hintergrund getreten und haben sich die Vorstellungen von der Rentabilität der Alpenbahnen so sehr ernüchert, daß der Standpunkt der Rivalität keineswegs mehr der dominirende ist. Es ist auch schwerlich angezeigt, sich auf die Berechnung bisher den einen oder andern Theilen der Schweiz zugekommener Subsidien und Bundesinstitute einzulassen, welche in ziemlich willkürlicher Gruppierung in der Presse und im Nationalrathe zur Verwirrung der vorliegenden Prinzipienfrage aufgestellt und geltend gemacht worden ist. Es scheint uns dieß für eine Verhandlung in den eidgenössischen Räthen nicht ganz zu passen und unter der Würde derselben zu stehen. Im Gegentheil dürfen wir sicher sein, im Sinne der Bevölkerung des Ostens und Westens zu reden, indem wir aussprechen, daß die 6½ Millionen Subvention an den Gotthard für dieselbe in erster Linie und für sich allein, ohne weiter daran sich knüpfende Konsequenzen, keine Geldfrage sind und daß, wenn es sich mit denselben um eine unbezweifelt bundesgemäße Anwendung des Art. 23 der Verfassung handelte, es keiner weitem Ueberlegung bedürfte, um eine freudige Bejahung zu beantragen. Allein die beantragte Bundessubvention für das Gotthardunternehmen ist nach allen sie begleitenden Umständen in viel höherem Sinne, als eine Geldfrage, eine Frage des Rechts, der grundsätzlichen Anschauung und Handhabung des hergebrachten und bestehenden Bundesrechtes, sowie der auf Grundlage des letztern bisher geübten Bundespraxis. Auf diesem Standpunkte hat die Minderheit Ihrer Commission zunächst die Frage geprüft, ob der Bund die Befugniß besitze, die beantragte Bundesubsidie an das Gotthardunternehmen zu beschließen. Nachdem sie dieß gethan und in unbefangener Würdigung des Wortlautes und des Sinnes des maßgebenden Art. 23 (früher 21) der Bundesverfassung gelangt sie zu dem entschiedenen Schlusse, daß diese Befugniß des Bundes des Bestimmtesten zu verneinen sei. Denn Art. 23 der Bundesverfassung sieht Unterstützungen aus Bundesmitteln, resp. aus den Mitteln des schweizerischen Volkes in seinem strikten und unmißverständlichen Wortlaute nur vor für öffentliche Werke, nicht aber für Privatunternehmungen. Und unter öffentlichen Werken, die vom Bunde zu unterstützen sind, werden nach

dem Sinn und Geist des Artikels selbst, sowie nach der ganzen bundesrätlichen Praxis, sowohl in der Verabreichung von Bundesunterstützungen, wie in deren Unterlassung, nur solche Werke verstanden, welche von Kantonen unternommen werden und deren Ausführung und Vollendung, ja, deren Unterhaltung von Kantonen garantirt und aus eigenen Mitteln hauptsächlich geleistet wird, solche Werke ferner, die zu einem durch Verfassung und Gesetzgebung als staatlich erklärten Zweck unternommen und im Gefolge eines von den Naturelementen geschaffenen Nothstandes mit Opfern ausgeführt werden, nicht aber zu Erwerb und Gewinn oder wenigstens zur Realisirung von Zinsen zu Gunsten von Privaten. Indem der Bund die Flußkorrekturen in allen Theilen der Schweiz, wo eben eine solche Korrektion als allgemeines, nicht bloß lokales Bedürfniß erschien, unterstützte, förderte er damit das allernächste und allererste allgemeine Interesse, dasjenige der Sicherheit und Culturfähigkeit des Bodens, auf dem wir leben, im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft; denn die Rheinkorrektion erstreckt ihre Wirkungen bis Basel und die Juragewässerkorrektion bis Coblenz, die Rhonekorrektion bis Genf, und die Reuß-, die Melchaakorrektion in der Mitte dienen so gut, wie die Korrekturen, welche noch kommen können und werden, wo es von Hochwasser gefährdete Landestheile gibt, dem allgemeinen Interesse und zur Abwendung allgemeiner Gefahr. Und die Kantone und Bevölkerungen, welche diese Korrekturen übernommen haben und durchführen, arbeiten im Schweiße ihres Angesichts am Wohle und an der Sicherheit des Ganzen und gewiß würde es ihnen mehr Genugthuung gewähren, die Arbeit und das Geld, das sie an die tobenden Flüsse mit immer sich erneuernden Mühen und Lasten verwenden, den Schulen oder sonstigen nähern und lohnendern öffentlichen Zwecken zu widmen. Wenn ferner die Eidgenossenschaft den Bau von Alpenstraßen unterstützte, so geschah es erstens, wie bei den Flußkorrekturen, gleich in allen Theilen der Schweiz, in Osten, Mitte und Westen, und es geschah zweitens zum Zwecke der militärischen Sicherheit, zum Zwecke der Vertheidigung des Landes, seiner Selbstständigkeit und Unabhängigkeit gegen Außen. Bei allen diesen Aufgaben und Werken ist die Bundesgemäßheit der Zwecke im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt und unvermeidlichen Nothwendigkeit des Ganzen klar, und die Kantone und Bevölkerungen, welche die Erfüllung übernahmen, haben das Ihrige redlich und mit voller Entfaltung der vaterländischen Opferbereitschaft gethan und thun es weiter und weiter. Wenn für solche bundesgemäße Zwecke die Unterstützung des Bundes, sei es in welchem Theile des Landes es wolle, verlangt wird, so soll die Hand des Bundes stets offen gefunden werden. Diejenigen, welche bereits im Falle gewesen,

werden in vollem Bewußtsein des allgemeinen und gleichen Rechtes die Ersten sein, dafür zu stimmen.

Ist nun aber der Fall bei dem Gotthardunternehmen der gleiche? Ist dasselbe als ein öffentliches Werk nach dem Wortlaut, sowie nach Sinn und Geist des Art. 23 zu betrachten? Der h. Bundesrath ist der Anschauung, die Gotthardbahn sei ein öffentliches Werk und der Bund habe dieselbe nach Art. 23 zu subventioniren. Die Minderheit der Commission ist der entgegen gesetzten Ansicht. Es soll nicht bestritten werden, daß die Gotthardbahn ein Interesse eines großen Theiles der Eidgenossenschaft ist. Allein anderseits ist nicht zu verhehlen, daß, während Flußcorrectionen und Alpenstraßen dem Ganzen genützt haben, ohne irgend Jemand zu schaden, die Gotthardbahn nur den an ihr Betheiligten wesentlich nützt, die Seitenflügel der Schweiz dagegen benachtheiligt, dem einen derselben sogar positiven Schaden bringt. Während keine Flußcorrection oder Alpenstraße eine andere beseitigte, im Gegentheil eine die andere hervorrief, tritt die Gotthardbahn mit dem Anspruch einer Ausnahme, eines Privilegiums auf, sie hemmt, ja sie unterdrückt die Entstehung anderer Alpenbahnen. Und doch wollen jetzt diejenigen, welchen die Gotthardbahn Nutzen bringen soll, während sie für deren Zustandekommen nichts mehr thun wollen, dieselbe gerade mit Hülfe und Belastung derjenigen weiterführen, denen sie nachtheilig ist. Immerhin wäre es gedenkbar, daß bei bundesgemäßer Berechtigung eines Werkes andere Landestheile sich selbst drückenden Folgen desselben zu fügen hätten. Allein das Eisenbahngesetz von 1852, wie dasjenige von 1872, hat die Eisenbahnen als Privatunternehmungen erklärt, und es besteht bis zur Stunde keine Eisenbahn in der Schweiz, welche nicht Privatunternehmung wäre. Die Gotthardbahn macht hievon keine Ausnahme, und wenn schweizerische Kantone an ihr betheiligt sind, so ist dasselbe bei andern schweizerischen Bahnen fast regelmäßig der Fall. Es waren auch schon manche andere schweizerische Bahnen in Verhältnissen, in welchen ihnen Unterstützung des Bundes sehr willkommen gewesen wäre, ja sie haben den fast gänzlichen Verlust des Actien-capitals und sogar den vollen Ruin über sich ergehen lassen müssen. Nie ist es aber einer schweizerischen Bahn in den Sinn gekommen, an die Bundeshülfe zu appelliren. Und wenn eine es gethan hätte, so würde ihr, obwohl sicher jede Bahn ein Interesse eines großen Theils der Eidgenossenschaft ist, doch zweifellos die Antwort gegeben worden sein, daß sie keinen Anspruch habe, unter Art. 23 subsumirt zu werden und eine Unterstützung des Bundes zu erhalten. Daß die Gotthardbahn schwieriger und kostspieliger ist,

als jede andere Bahn, kann in ihrer rechtlichen Stellung keine Aenderung bedingen. Art. 23 mit der Vorschrift der Subventionirung nur öffentlicher Werke und das Eisenbahngesetz zusammengehalten, ergibt sich mit voller Bestimmtheit die Existenz des Rechtssatzes, daß Eisenbahnen vom Bunde nicht zu subventioniren sind. Ueberblickt man die Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens, so versteht man auch sehr wohl den guten Sinn dieses Rechtssatzes. Denn alle Eisenbahnen, und ebenso die Gotthardbahn, sind Erwerbsgesellschaften, welche auf Gewinn ausgehen, aber auch sehr leicht Verlust erleiden. Die Verwaltung der Eisenbahnen ist eine rein private mit allen Chancen und allem Risiko der Speculation. Würde der Bund die Eisenbahnprivatgesellschaften subventioniren, so würde das Geld des Volkes nur dazu dienen, den Actionären einen Zins schaffen zu helfen, deren die Gotthardbahn sich sogar 8 % verspricht. Sie müßte aber daneben alles Risiko der Eisenbahnadministration mittragen und sich in deren Consequenzen verwickeln lassen. Wie denn das Beispiel an der Gotthardbahn selbst zu Tage liegt, indem die 6½ Millionen Bundessubvention bei Weitem nicht hinreichen würden, um nur den Schlund der Geldverschleuderung an den Bahnhöfen im Tessin, geschweige an den Tessiner Thalbahnen, im Ganzen auszufüllen. Wer gibt die Garantie dafür, daß Aehnliches sich nicht an den Spiraltunneln und Schleifen auf den so problematischen Bergzufahrtslinien am Gotthard abermals wiederholt? Für solche Risiko's wollen Art. 23 und das Eisenbahngesetz das Geld des Volkes eben und mit gutem Grunde nicht verwendet wissen.

Ist der Bund nach dem bestehenden Rechtssatze nicht befugt, Eisenbahnen zu unterstützen, so liegt es dagegen in seiner Wahl, sich durch Aenderung dieses Rechtssatzes dazu competent zu machen. Allein, wenn er dies will, so bedarf es dazu der Aenderung des Eisenbahngesetzes. Dann aber wird die Frage der Subventionirung von Eisenbahnen in ihrer umfassenden Allgemeinheit zu regeln sein: welche Eisenbahnen zu subventioniren sein würden, ob nur die Gotthardbahn ausnahmsweise ganz allein oder Alpenbahnen überhaupt oder auch andere Eisenbahnen, und wie, unter welchen Bedingungen die Subventionirung zu geschehen habe. Es wird die Frage zu lösen sein, welche Stellung der Bund durch seine Subventionen zu den Eisenbahnen erhalten soll, ja es wird die Frage der Erwerbung aller Eisenbahnen und des Ausbaues des schweizerischen Eisenbahnnetzes durch den Bund an den Gesetzgeber herantreten. So wenig der h. Bundesrath nach seiner Botschaft diese Tragweite in's Auge fassen zu sollen glaubt, so sicher

ist es doch, daß die Umstände stärker sind als der Wille der Menschen. Wird sogar nur jetzt allein die Subventionirung der Gotthardbahn von den eidgenössischen Räten beschlossen und vom Volke genehmigt, so werden sich schon die Consequenzen dieses Schrittes in einem Umfange, der in diesem Augenblicke schwerlich weder zu bemessen ist, noch zu begrenzen sein wird, an unsere Fersen heften, steht ja doch die Frage der Erwerbung der Eisenbahnen durch den Bund eben jetzt wieder auf den Traktanden des Nationalrathes; alle diese Fragen sind im gegenwärtigen Berichte nicht zu behandeln, noch weniger zu lösen. Allein ihre Behandlung und Lösung in irgend einer Weise wird voranzugehen haben, wenn der Bund sich zur Subventionirung von Eisenbahnen competent machen will. Ist es des Volkes Wille, daß dies geschehe, so wird es auch das Recht dazu feststellen, und dieses Recht wird wieder für Alle maßgebend und für Alle gleich sein.

Nach der Rechtsfrage erhebt sich die Frage der Zweckmäßigkeit einer Subventionirung der Gotthardbahn durch den Bund, welche ganz wesentlich zusammenhängt mit der Würdigung des Luzerner Protokolls und der durch dasselbe projektirten Rekonstruktion des Gotthardunternehmens. Die ursprüngliche Veranschlagung der Gotthardbahn war 187 Millionen. Es ist bekannt, daß das der ersten internationalen Conferenz vorgelegte Projekt der schweizerischen Gotthardvereinigung eine Trajektschiffverbindung auf dem Vierwaldstättersee und die Anwendung eines Spezialsystems auf den Bergzufahrtslinien vorsah. Die auswärtigen Subventionsstaaten, Deutschland und Italien, schrieben dagegen eine sogenannte ununterbrochene Linie mit höchstens 25 % Steigung vor. Diese Vorschrift war in der Veranschlagung von 187 Millionen, wie die Folge erwies, in höchst ungenügender Weise berücksichtigt. Noch mehr muß es Wunder nehmen, daß für die nach dieser Vorschrift auszuführende Linie bis im Jahr 1876, also noch 6 Jahre nach Abschluß des Gotthardstaatsvertrags, kein Trace existirte, außer demjenigen des bauleitenden Oberingenieurs, Hrn. Oberbaurath Gerwig, von welchem dessen Nachfolger, Hr. Hellweg, in seinem Berichte sagt, daß es ein Trace der Studirstube ohne Berücksichtigung des Terrains gewesen sei. Hr. Hellweg entwarf das erste Trace nach dem Terrain, ohne jedoch, nach seinem Berichte, dafür eine positive Verantwortlichkeit zu übernehmen. Immerhin ist dieses Trace dasjenige eines renommirten und zugleich des experimentirtesten Technikers und darf wohl, soweit er es vertritt, als eine ernsthafte Arbeit gelten. Dieser Plan ergab in seiner Kostenberechnung ein Mehrerforderniß von 102 Millionen, wonach die Gotthardbahn im Ganzen auf 289 Millionen zu stehen käme. Diese Be-

rechnung erregte um so größere Sensation, als es schwer zu ersehen war, wie die erforderliche Summe zu beschaffen sein möchte. Es war die erste Lehre, daß es selbst für die Mächte dieser Welt und für die Spekulationen des höchsten volkswirtschaftlichen Ehrgeizes eine Grenze gibt, nämlich die Natur. Und da der Berg nicht zu Mahomet kommen wollte, ging Mahomet zum Berge. Man ging an die Reduzirung des Trace, da es trotz aller Bemühung nicht gelang, den Hellwag'schen Voranschlag als übersetzt nachzuweisen. Man reduzirte das zweispurige Geleise, ließ die Zufahrtlinien von Luzern nach Immensee, von Zug nach Arth und den Monte Cenere fallen und devisirte die Hauptlinie Immensee - Pino sammt den Tessinerbahnen auf 227 Millionen, so daß nur ein Mehrbedarf von 40 Millionen übrig blieb, welcher durch 28 Millionen Nachsubventionen der Subventionsstaaten und 12 Millionen nachträglicher Geldbeschaffung der Gesellschaft aufgebracht werden soll. In jeder Stelle der bundesrätlichen Botschaft findet sich jedoch die Bemerkung, daß die bezüglichen Reduktionen nur einstweilen vorgesehen sind, woraus hervorgeht, daß in der Folge doch das ganze Gotthardbahnnetz, wie es von Anfang projektirt war, ausgeführt werden soll. Damit schwindet aber die Reduktion wieder dahin und dürfte die Veranschlagung Hellwag's wieder als die eigentlich richtige hervortreten. Es würde also ein Mehrbedarf von 102 Millionen, statt deren 40, in's Auge zu fassen sein, wobei sogar angenommen ist, daß bei der Berechnung Hellwag's nicht wieder Ueberschreitungen stattfinden. Wer wird nun hiefür einzustehen haben? Doch Niemand anders als der Bund, sobald er sich auf die Sache eingelassen hat. Denn die Kantone wollen schon jetzt keine weitere Leistung übernehmen. Die auswärtigen Subventionsstaaten knüpfen dagegen schon jetzt ihre Nachsubventionen an Bedingungen, welche sie zu fernern Leistungen nicht verpflichten; eine Zinsengarantie haben sie abgelehnt und das Luzerner Protokoll enthält nichts darüber, wie ein eventueller nochmaliger Mehrbedarf unter die Subventionsstaaten zu vertheilen wäre. Nach dem Vertrage des Bankkonsortiums zur Beschaffung der Geldmittel für die Gotthardbahn wird im Gegentheil der Finanzausweis für die Rekonstruktion des Unternehmens durch den einzigen und also verantwortlichen Beschluß des Bundesrathes geleistet. Die Last der Vollendung der Gotthardbahn würde also auf dem Bunde liegen und wenn er sich eine Mithülfe dabei erwirken wollte, so müßte er im In- und Auslande darum betteln gehen. Dieser einzige Punkt, daß für einen weitem Mehrbedarf gar nichts vorgesehen ist, macht eine Rückweisung und Revision des Luzerner Protokolls zur absoluten Nothwendigkeit.

Daß der **Kostenvoranschlag** der Luzerner Konferenz eine Selbsttäuschung ist und daß es schon für den Bau der eigentlichen Gotthardbahn zu einem erheblichen **Mehrbedarf** kommen wird, ergibt sich nicht nur aus dem Gesagten mit einer an Gewißheit grenzenden Wahrscheinlichkeit, sondern man darf kühnlich behaupten, daß es in der ganzen Schweiz wohl wenige Menschen gibt, die dies nicht von vorneherein glaubten. Es geht daraus hervor, daß der Schritt, welchen der Bund jetzt thun soll, kein abschließender, sondern ein Sprung in's Ungewisse, in's Inkommensurable ist, und dieses Inkommensurable ist das Bleigewicht, das sich niederziehend an das Gotthardunternehmen hängt. Deßwegen wollen die Kantone nicht weiter in dem Dinge sein, davor fürchtet sich das Volk und wegen dieses Umstandes wird das Resultat der Volksabstimmung ungewiß sein und möchte letztere gern umgangen werden. Ist es aber Recht, den Bund in ein Wagniß stürzen zu wollen, welches die Nächstbetheiligten weiter zu führen sich scheuen?

Allein nicht nur die Baukosten sind inkommensurabel, sondern eben so sehr der **Betrieb**. Die zu erwartenden Betriebsergebnisse sind in den bisherigen Voranschlägen so berechnet, daß kein nützlicher Sinn sich damit befreunden kann. Dieselben variiren von Fr. 33,804 bis Fr. 63,300 per Kilometer. Nun ist es ein offenes Geheimniß, auch von Hrn. Ingenieur Rinecker in seiner Broschüre über den Gotthard bestätigt, daß die Annahme einer Lieferung von 100,000 Tonnen deutscher Steinkohle nach Italien eine Täuschung ist, indem die deutsche Kohle mit der als Ballast auf dem billigen Seeweg transportirten englischen Steinkohle, welche überdies größere Hitzkraft besitzt und also besser ist, als die deutsche, in Italien nicht würde konkurriren können. Es ist dies nur ein schlagender Beweis, daß die Berechnungen der Betriebsresultate des Gotthard in der That, wie Hr. Rinecker bemerkt, mystische sind. Die Berechnung, welche einen praktischen Boden aufsucht, kann sich allein auf die Vergleichung der Betriebsergebnisse der Brenner- und Mont-Cenisbahn stützen. Letztere Bahnen bedienen ganz ähnliche Verkehrsgebiete, wie der Gotthard. Der Mont-Cenis hatte im Jahr 1873 nach Rinecker im Durchschnitt beider Seiten, der französischen und italienischen, Fr. 39,000, der Brenner Fr. 33,000 Betriebseinnahmen, der Durchschnitt beider beträgt Fr. 36,000. Mehr hätte für den Gotthard nie gerechnet werden sollen, denn es ist in Betracht zu ziehen, daß Mont-Cenis und Brenner den Verkehr, welchen der Gotthard an sich ziehen wird, bereits bedienen und daß der letztere sich erst durch einen Konkurrenzkampf mit denselben in den Genuß seines Verkehrs wird setzen können. Was er von

vorneherein sicher hat, ist bloß der jetzige Postverkehr und der minime Transit, der den schweizerischen Alpenpässen geblieben. Im Jahr 1876 hatte der Mont-Cenis sogar bloß Fr. 34,949 Betriebseinnahmen per Kilometer mit 66 % Betriebskosten, also bloß Fr. 11,800 Reinergebniß. Durch die Konkurrenz dreier Alpenbahnen an der Stelle von zweien ungefähr in gleicher Richtung muß das Reinergebniß für alle drei sich erheblich reduzieren, ja es kann fast ganz verschwinden. Es entspricht diese Rechnung freilich nicht den hochgespannten Hoffnungen, welche man auf den Verkehr von Alpenbahnen setzte; allein sie dürfte, da Mont-Cenis und Brenner ganz ebensogut, wie der Gotthard, sogenannte Weltbahnen sind, der Wirklichkeit mehr entsprechen. Eine solche Betriebseinnahme wird aber nur ein mäßiges Capital verzinsen, und wenn das ganze Anlagecapital der Gotthardbahn sich verzinsen soll, so wird der Bund den Obligationären und Actionären die Zinsen, und zwar, wie es in der Reconstruction vorgesehen ist, sogar für die Bauzeit und in vollem Betrage für fast ganz entwerthete Papiere, aus seiner Tasche resp. aus dem Gelde des Schweizervolkes bezahlen müssen.

Diese unsichere Aussicht muß von selbst zu der Frage drängen, ob es nicht möglich wäre, die Gotthardbahn in einer andern weniger kostspieligen Weise zu erstellen, welche erlauben würde, den Bund aus dem Spiele zu lassen und doch eher eine Verzinsung des Actien Capitals zu erzielen. Es erscheint beinahe auffallend, daß hievon nicht mehr die Rede ist. Denn diese Möglichkeit besteht und sie ist auch alles Ernstes erwogen worden. Die problematischsten und jedenfalls kostspieligsten Theile der Gotthardbahn sind bekanntlich die Zufahrten der Berglinie mit ihren größern und kleinern Tunneln, Spiralen und Schleifen von zusammen 21 Kilometer Länge, ohne den großen Tunnel, und die Bahnlinie am Vierwaldstättersee. Nun basirte schon das erste Project der Gotthardvereinigung, welches der ersten internationalen Conferenz vorlag, auf der Vermeidung der Spiraltunnel und Schleifen durch *Specialsystem* und der Vierwaldstädterlinie durch *Trajectschiffe*. Wieder hat der hohe Bundesrath diesen Ausweg der Luzerner Conferenz, wie es scheint, mit allem Nachdruck empfohlen. Es ist also dieser Gedanke der eigentlich schweizerische und er ist zugleich der wirklich practische. Derselbe ist unterstützt durch den Rathschlag vorzüglicher Techniker, so z. B. des Hrn. Thommen, Oberbaurath in Wien und Erbauer der Brennerbahn, eines schweizerischen Landsmannes, gebürtig aus Baselstadt, sowie des wiederholt citirten Hrn. Ingenieur Rinecker. Hr. O. Zschokke hat dafür einen Plan entworfen, und das Riggensbach'sche Zahnstangensystem, welches soeben noch die Auszeichnung der goldenen Medaille der Pariser

Ausstellung erfuhr, soll derart vervollkommenet sein, daß mittelst desselben ein ununterbrochener Verkehrsbetrieb auf der ganzen Linie ohne Umladung noch andere Schwierigkeiten vermittelt werden kann. Mit Anwendung dieser ernstlichen Reduction würden sich die Kosten der Gotthardbahn so ermäßigen, daß bloß noch 6 Mill. Mehrbedarf übrig blieben, den aufzubringen für Kantone und Gesellschaft keine unmögliche Aufgabe mehr wäre, selbst ohne den Bund in Anspruch zu nehmen.

Weßhalb wird zu diesem eben so einfachen, als alle Schwierigkeiten beseitigenden Auswege nicht gegriffen?

Der h. Bundesrath scheint doch noch jetzt die Anschauung zu theilen, daß derselbe das beste Mittel zur Rettung des Gotthardunternehmens wäre. Wenigstens wurde dies von bundesrätlicher Seite im Schooße Ihrer Commission anerkannt und erklärt, man würde noch jetzt diesen Ausweg ergreifen, wenn man freie Hand hätte. Der Grund, daß man nicht freie Hand hat, ist einzig die Ablehnung Deutschlands und Italiens, welche eine sogenannte ununterbrochene Weltbahn zur Bedingung ihrer Betheiligung machen. Namentlich soll sich Herr Gerwig dahin ausgesprochen haben, es sei gut, daß wenigstens das Project mit Trajectschiffen und Specialsystem beseitigt worden sei. Allein die Erfahrungen, welche mit den Anschauungen des Hrn. Gerwig über die Anforderungen einer Weltbahn an den Tessiner Bahnen gemacht worden sind, können nicht ermuthigen, diese Anschauung, so schön sie in der Theorie ist, auch für die Praxis noch ferner zu adoptiren. Die Tessiner Bahnen haben in Wahrheit nach Berechnung Hellwags im Ganzen 51,607,400 Franken gekostet, circa 37 Millionen mehr als der Voranschlag der internationalen Konferenz von Fr. 14,566,250. Der Kostenbetrag wird nun dadurch auf die in den Akten erscheinende mäßigere Summe von Fr. 38,334,609 reducirt, daß die enorme Differenz zwischen Voranschlag und wirklicher Ausgabe zu einem beträchtlichen Theile nicht auf den Conto der Tessiner Bahnen, sondern der allgemeinen Weltbahnlinie des Gotthard für Capitalbeschaffung und vorgesehene Ausgaben geschlagen wird. Die größern Bahnhöfe im Tessin kosten allein 10,558,915; es sind deren sechs, der billigste derselben, im kleinen Orte Cadenazzo, einem Dorf von 216 Einwohnern, hat 579,108 Fr. gekostet, derjenige von Bellinzona Fr. 2,043,720, mehr als das Bundesrathhaus in Bern, das Regierungsgebäude der schweiz. Eidgenossenschaft. Der Bahnhof in Locarno hat 1,212,059 Franken verschlungen, fast so viel, wie das daneben stehende Riesenhotel, Grand Hôtel de Locarno, neben welchem der Bahnhof sich wie ein bescheidenes Gebäude ausnimmt. Das von der ehemaligen europäischen Centralbahn mit einem Kostenaufwande von über 2 Mil-

tionen angelegte Stück der Tessinerlinien wurde wegen einer geringfügigen Steigungsdifferenz derelinquirt und dem Verfall überantwortet, während es ganz gut dem Gotthardtrace hätte eingefügt werden können. Es sind dies technische Principien, welche den idealen Vorstellungen einer Weltbahn entsprechen mögen, sie führen aber zu einem Luxus, der sich mit den Principien eines republikanischen Gemeinwesens nicht verträgt, welches nach einem schönen Worte von Bundesrath Welte auf Sparsamkeit und Nüchternheit gegründet sein soll. Ein solcher Luxus war auch von Seite der schweizerischen Urheber des Gotthardprojectes nie beabsichtigt, und es hätte nur zum Besten des Unternehmens gereicht, wenn man bei dem ursprünglichen schweizerischen Project geblieben wäre, welches den Verhältnissen der Wirklichkeit und der Natur besser entsprach und gerade deßwegen den practischen Schweizersinn bekundete. Wenn schweizerischerseits gefehlt worden, so liegt es gerade darin, daß an diesem ursprünglichen practischen Projecte nicht beharrlicher festgehalten wurde. Als die auswärtigen Subventionsmächte an der Stelle der schweizerischen Projectsvorlage die Vorschrift eines Trace's von höchstens 25 ‰ Steigung machten, hätte ihnen entgegengehalten werden sollen, daß dies eine Aenderung sei, welche nach der Natur der Verhältnisse die ganze Anlage umgestalte, welche dieselbe sogar problematisch mache und über deren Ausführbarkeit erst neue Studien und eine neue Kostenberechnung Auskunft geben können, jedenfalls aber vorangehen müssen. Statt dessen glaubte man, aus Furcht vor der Concurrenz anderer Alpenbahnen, um jeden Preis zugreifen zu müssen. Man supponirte, die subventionirenden Großmächte werden jedenfalls für die Mehrkosten aufkommen und ging an's Werk mit dem Bau der Tessiner Bahnen und des Tunnels, ohne ein reelles Trace für die Zufahrtslinie zum Tunnel aufzunehmen. So ist es gekommen, daß man in der Fröhlichkeit des ersten Erfolges an den Tessiner Bahnen die Millionen verbaute, welche noch eine schöne Strecke weit gereicht hätten, und daß man plötzlich vor der zur Neige gehenden Kasse steht. Und zwar steht man vor derselben mit einem noch immer nicht abgeschlossenen Bauproject. Denn obwohl das Trace nun von Hrn. Hellwag sorgfältiger entworfen und die Bahnachse in die Curvenpläne hineinconstruirt ist, so fehlt doch immer noch die A u s t e c k u n g der Bahnachse auf dem Terrain, welcher Mangel die Expertise über den Kostenvoranschlag zu einer sehr verlausulirten Bestätigung des letztern nöthigt. Der Kostenvoranschlag selbst erscheint auch für die Linie Immensee-Pino allein noch immer als problematisch. Herr Hellwag selbst äußert sich über seine Arbeit in seinem eigenen Berichte sehr klar, und es ist von belehrendem Effecte, seine Ausführungen und Schlüsse des Nähern sich ins Ge-

dächtniß zu rufen. Hellwag sagt wörtlich, mit Weglassung weniger überflüssiger Zeilen :

„Vor Niederlegung seines Amtes als Oberingenieur der Gotthardbahn hat Herr Gerwig für das ganze Nez ein Bahntrace ermittelt, welches zwar im Prinzip mit demjenigen übereinstimmt, welches er 10 Jahre früher mit Hrn. Beckh ausgemittelt hat (und auf welches hin, beiläufig bemerkt, das Gotthardunternehmen entstanden war, A. d. B.), in allen Einzelheiten aber der ganzen Ausdehnung nach von dieser abweicht. Eine eigentliche Kostenberechnung fügt er dieser Arbeit nicht bei, sondern nur eine summarische Angabe der dafür berechneten Kostensumme.

„Das von Hrn. Gerwig mit großer Gewandtheit in den Kurvenplänen, aber nur in Plänen, bearbeitete Projekt hatte sicher noch keine andere Bedeutung als diejenige eines Vorprojektes, um dann auf diesem zum Entwurfe des Bauprojektes auf dem Terrain zu gelangen. Was die Kostenberechnungen anbetrifft, welche er gleichzeitig mit diesen Plänen vorgenommen hat, aber nur in den Resultaten bekannt gibt, so dienten ihm dieselben sichtlich nur dazu, einen Vergleich zwischen dem Werthe seiner verschiedenen Varianten unter einander und mit dem Expertenprojekte anzustellen. Bei Berechnung dieser Kostenanschläge hatte er ebenfalls noch keine Detailaufnahmen und Massenberechnungen zur Hand, er konnte also auch nur die Kosten der Tunnels und größern Brücken speziell berechnen, für die Baukosten der offenen Bahnstrecke ging er aber wiederum nur schätzungsweise vor und er wußte wohl, daß eine zutreffende Schätzung der Baukosten einer Eisenbahn in solchem Terrain, wie das der Gebirgsstrecken der Gotthardbahn, bevor noch einmal eine Achse ausgesteckt, oder auch nur der Boden, wohin sie etwa fällt, zugänglich gemacht und untersucht wurde, eine völlige Unmöglichkeit ist, um so mehr, als es kaum ein Analogon gibt, welches zur Vergleichsbasis zu dienen geeignet wäre.

„Den Kostenberechnungen des Hrn. Gerwig wird aus diesen Gründen auch kein großer Werth beigelegt werden können.

„Dagegen konnte nach Gervigs Traceplänen sofort eine Linie auf das Terrain fixirt und die Höhenlage der Bahn markirt werden. Da indessen die Pläne nicht überall mit der Gestalt des Terrains in Uebereinstimmung standen, so geschah es häufig, daß sich die, den Plänen nach, der Terrainkurve vollständig anschmiegende Linie in Wirklichkeit entweder im Innern des Berges oder frei in der Luft bewegte.“

Hellweg ging nun an die Aussteckung einer polygonalen Arbeitsachse zur Aufnahme von Längen- und Querprofilen und von Situationsplänen zu Untersuchungen der Bodenbeschaffenheit durch Sondirungen und geologische Aufnahmen und zwar im großen Maßstabe von 1:500, für die Querprofile von 1:100.

„Die Resultate der unmittelbaren Erhebungen, fährt Hellweg wörtlich fort, welche vorläufig zur Sicherstellung der Bahnachse gemacht wurden, führten indessen auch immer deutlicher die großen Schwierigkeiten und abnormalen Verhältnisse vor die Augen, welche darzustellen weder der Maßstab der bisherigen Pläne, noch der Abstand der Terrainkurven ausreichend gewesen. In einigen Fällen erwies es sich rasch zu völliger Evidenz, daß ein größerer Terrainabschnitt, ja eine ganze Thalseite in längerer Ausdehnung absolut ungeeignet für den Bau sei. Mit dem Fortschreiten der Detailstudien häuften und vergrößerten sich die Schwierigkeiten, welche die Gestalt und Beschaffenheit des in den Planprojekten für ganz geeignet angesehenen Bodens in Wirklichkeit darbietet, immer mehr, bis sich endlich die ernstesten Bedenken gegen die Ausführbarkeit des Baues der Bahn in der nach der gebundenen Steigungslinie ergebenden Lage aufwerfen mußten. (Also nach dem gewöhnlichen System und ohne Spezialsystem. A. d. B.) Die Querprofile haben ergeben, daß die Neigung der Lehne in den hochgelegenen Particen des Trace in der Regel weniger als  $45^{\circ}$  beträgt, und daß die Felswände sehr häufig und in langen Strecken fast senkrecht anstehen. Um an solchen Abhängen, welche 100 und mehr Meter in ein enges, fast ganz von Fluß und Straße eingenommenes Thal abfallen, ein Plateau für die Schienen zu schaffen, sind die abnormsten Bauten erforderlich. Schon bei günstigem Zusammentreffen der Elemente der Achslinie mit der Peripherie der Felswand in der Niveauausschnittlinie erfordern solche Formen mächtige Stützmauern und Felsabsprengungen; wenn aber die Terrainkurve unregelmäßig ist, die Abweichungen von der Bahnachse häufig und bedeutend sind, wie das hier wirklich der Fall ist, so wächst der Umfang dieser Bauten ins Monströse.

„Um die vorspringenden Falten der Felswand mit Tunnels zu fassen, sind dieselben in wenigen Fällen erheblich genug; die kurze Abbauung der concaven Falten aber ist unmöglich gemacht durch die Wildwasser und Steinabbröckelungen, welche in denselben ihren Lauf zu nehmen pflegen; die unterirdische Führung der Bahn durch alle solche Partien würde die ohnedies schon große Länge der Tunnels ins Abenteuerliche vermehren.

„Aus den Berechnungen zeigt sich, daß die Baukosten diesen Umständen nach zu ungeheuern Summen anwachsen, und daß die Unterschiede zwischen den kilometrischen Kosten der offenen Bahn und der Tunnels nicht mehr bedeutend sind, dazu die Lage an fast unerreichbarer, unwegsamer Bergwand, 100—180 Meter über dem Thale, fern von Straßen und Ortschaften, und endlich noch die Ueberzeugung, daß die Bahn, nachdem sie mit dem enormsten Aufwand an Kraft und Kosten hergestellt, nicht einmal gegen die mit dieser Lage untrennbar verbundenen Gefahren gesichert ist und kaum in einem Zustand erhalten werden kann, welcher den Betrieb vor Störungen und Unterbrechungen schützt.

„Alle diese Thatsachen mußten schließlich zu der Ueberzeugung führen, daß Alles daran gesetzt werden müsse, die Bahnlinie aus dieser Situation heraus in bessere Terrainverhältnisse zu verlegen.“

Dies versuchte nun Hellwag; und er glaubt, daß es ihm gelungen sei, obwohl er als Grundlagen die von Gerwig hergestellten Pläne beibehielt. Er sagt darüber wörtlich:

„Fast in der ganzen Ausdehnung beider Hauptthäler, mit Ausfluß derjenigen Abschnitte, in denen das Thalgefäll in Verhältnisse tritt, welchen die Bahn sich nicht nähern kann, konnte man wirklich die Trace diesem einigermaßen folgen lassen und dadurch in relativ niedere, von der Straße aus ohne große Schwierigkeit zu erreichende Lage bringen, also in ein Terrain verlegen, welches wegen seiner Nähe zur Thalsole, sowohl in Bezug auf die Bodengestaltung, wie auch hinsichtlich der Angriffe durch Naturereignisse und die Elemente, dem Bau keine außergewöhnlichen Erschwernisse mehr entgegengesetzt und dem Bestande der Bahn genügende Sicherheit bietet.

„In denjenigen Thalstrecken aber, in denen plötzliche Niveau-stufen und übermäßige Gefällsverhältnisse dem Fortschreiten der Bahn in direkter Richtung Halt gebieten, wurde zu künstlichen Achsverlängerungen geschritten, welche, wie in allen frühern Projekten, durch kreisförmig in die Felswand eindringende Kehrkurven erzeugt werden.“

Hierauf fügt Hellwag unter dem Titel „Vorbehalte bezüglich des Projektelaborates“ noch bei:

„Die vorliegenden Projektarbeiten betreffen lediglich die Ausmittlung der Bahnachse und des Längenprofils, sowie die Bearbeitung eines approximativen Kostenvoranschlages. Behufs genaueren Studiums des Trace wurden fast überall auf dem Terrain die erforderlichen Absteckungen, Nivellements und Detailaufnahmen

durchgeführt, sowie die Beschaffenheit des Bodens in Tunnels, Einschnitten, und den Fundamenten großer Brücken und Mauern durch Stollen, Abschachtungen und Sondirungen untersucht.

„Nichtsdestoweniger muß es vorbehalten bleiben, falls die ermittelte Bahnlinie zur Ausführung gelangen wird, dieselbe bei der Aussteckung und bei der Bearbeitung der Baupläne im größern Maßstabe, nach Maßgabe lokaler und ökonomischer Ursachen, im Einzelnen zu korrigiren.

„Betreff des Kostenvoranschlages wird ausdrücklich erklärt, daß derselbe nur aus summarischen Berechnungen, so weit sie aus dem gegenwärtigen Stande der Vorarbeiten, eben möglich sind, hervorgegangen ist, daher in den einzelnen Ansätzen nicht bindend sein kann. Die Gesamtsumme kann indessen als für die Durchführung des Baues innerhalb des Bautermines bis Oktober 1880 zureichend bezeichnet werden.“

In seinem Vorworte, auf welches wir, um den Auszug nicht zu verlängern, verweisen, sagt Hellwag noch ausdrücklich, eine Berechnung der Gesamtbaukosten könne erst dann mit gutem Erfolge und mit Sicherheit vorgenommen werden, wenn das Bahnprojekt im Detail durchgearbeitet ist; erst aus den unmittelbaren, ganz detaillirten Terrinaufnahmen sei es möglich, die Arbeitsmassen zu berechnen. Erst allmähig mit der Ausarbeitung des Detailprojektes entsteht der Kostenvoranschlag. Diesen zuverlässigen Weg der gründlichen Berechnung habe er verlassen. Er hätte dies sonst gewiß nicht gethan, es sei nur unter dem unausweichlichen Drange der Umstände und im Vollgefühl des gewagten, verantwortungsvollen Beginnens geschehen. Er übergebe den Kostenvoranschlag der Direktion und der öffentlichen Kritik mit der ausdrücklichen Erklärung, daß er in keiner Weise Anspruch auf detaillirte Genauigkeit machen könne. Nach seiner besten Ueberzeugung enthalte er alles Erforderliche, gehe aber auch gewiß nicht über die Grenzen des dazu unbedingt Nothwendigen hinaus.

Dies ist das Urtheil des Oberingenieurs der Gotthardbahn über das Werk seines Vorgängers und über sein eigenes. Eine Vervollständigung der Hellwag'schen Arbeit, wie dieser sie selbst als unerläßlich erklärt, resp. die ausstehende Aussteckung der Bahnachse, hat nicht stattgefunden. Ein wirkliches Detailprojekt für den Gotthard existirte also nie und existirt zur Stunde immer noch nicht. Dieses Ergebniß sieht kaum darnach aus, als ob man nachdem der Bahnbau in normalen Verhältnissen des Thalbodens von Tessin zu so ungeheuern Enttäuschungen geführt hat, nun in den abnormen Verhältnissen der von Hellwag selbst als so außer-

ordentlich schwierig geschilderten Berglinie vor ähnlichen Erfahrungen wirklich sicher gestellt sei. Vielmehr behauptet der einzige und berufenste Techniker, der ein wirkliches Trace für den Gotthard auszuarbeiten begonnen, daß sein Kostenvoranschlag im Einzelnen nicht feststehe, im Ganzen jedenfalls das unbedingt Nothwendige nicht überschreite. In seiner neuesten Brochüre spricht Hellwag die Ueberzeugung, daß sein Kostenvoranschlag hinreiche, accentuirter und zuversichtlicher aus, hingegen erschüttert er auf einer andern Seite das Fundament des Luzerner Protokolls, dessen Revision er eigentlich von Grund. aus für nothwendig, dessen Vorbehalte er sogar als den Ruin des Gotthardunternehmens erklärt. Allein auch die Ueberzeugung Hellwags dürfte namentlich nach dem früher von ihm Gesagten die Zweifel kaum beseitigen.

Zu dem reducirten Kostenvoranschlag von 224 Millionen berechnet z. B. Herr Ingenieur Nationalrath Bavier einen nothwendigen Mehrbedarf von Fr 16,300,000, und bekanntlich sind auch anderseits Bemerkungen über neue Mißrechnungen laut geworden.

Es ist im Allgemeinen hinzuzufügen, daß Kostenvoranschläge für größere und selbst kleinere Bauwerke bekanntlich nach constanter Erfahrung selten eingehalten, in der Regel mehr oder weniger überschritten zu werden pflegen. Ferner und endlich ist in Betracht zu ziehen: 1) daß die Subventionszahlungen der Nordost- und Centralbahn auf nicht ganz sicherer Grundlage ruhen und daß man schon davon tönen hörte, der Bund werde ihnen die betreffenden Summen vorschießen müssen; 2) daß selbst die Einzahlung der alten, schon beschlossenen Subsidien theilweise beanstandet und gefährdet ist, z. B. von Tessin wegen des Monte Cenere, von Zug wegen Wegfalls der Linie Zug-Arth; 3) daß laut dem Zusatzvertrag vom 12. März 1878, Art. 4, der Bund für die Erstellung der Verbindung der Station Immensee mit der aargauischen Südbahn und der Nordostbahn zu „sorgen“ und für die Abkürzung des Umweges über Altstetten nach Zürich sich „anzustrengen“ hat, und daß, wenn die Central- und Nordostbahn hiefür nicht aufkommen sollten, dem Bund eine weitere Last von einigen Millionen erwachsen wird; 4) daß, nachdem die Linie Immensee-Pino mit Hilfe des Bundes ausgeführt sein würde, die Unterstützung des Bundes grundsätzlich als logische Folge auch für die Anschlüsse an die Linie Immensee-Pino in Anspruch genommen werden wird, wie ja schon jetzt eine Subvention für den Monte Cenere als unerläßlich erklärt und beantragt ist, daß also, wie schon früher angedeutet, das ganze ursprünglich projectirte Gotthardnetz unter den Auspicien des Bundes ausgeführt zu werden präntendiren wird. Es mag sein, daß so luxuriöse Verwendungen, wie die im Tessin gemachten, nach groß-

mächtlichen Begriffen für eine Weltbahn angemessen erscheinen, es mag auch sein, daß Großmächten vor einer Perspective, wie die eröffnete, nicht zu bangen braucht, obwohl der Gedanke nicht ferne liegt, daß selbst die Großmächte der Gegenwart sich immer mehr darauf einrichten und immer mehr werden einrichten müssen, mit den Millionen haushälterisch umzugehen. Für die kleine Schweiz aber, für ein republikanisches Gemeinwesen mit beschränkten Mitteln, welches mit der Last des Deficits kämpft und dessen Hauptangelegenheit gegenwärtig ist, das Gleichgewicht in seinen Einnahmen und Ausgaben herzustellen, dürfte eine solche Sachlage die volle Berechtigung schaffen, mit bescheidener aber sicherer Festigkeit zu erklären, daß die Erstellung der Gotthardbahn in solchem Style ihr mit den Anforderungen der Natur und Wirklichkeit nicht zu harmoniren scheine. Die Schweiz ist auf gutem Grund und Boden, wenn sie ihren eigenen rationellen Gedanken einer wirklichen, nicht bloß scheinbaren Reduction der Gotthardbahn auf ein wirklich wohlfeileres Trace und Betriebssystem alles Ernstes und mit allem Nachdruck zur Geltung bringt. Im Grunde hat die Gotthardbahnverwaltung nicht unrecht, wenn sie an die internationale Conferenz als Urheberin des Mehrbedarfs appellirt, denn die Quelle des letztern ist in der That und Wahrheit die Vorschrift der auswärtigen Subventionsstaaten, daß die Gotthardbahn nach dem gewöhnlichen Bau- und Betriebssystem mit höchstens 25, jetzt noch 27 % Steigung zu erstellen sei. Diese Vorschrift ist zugleich die technische Achillesverse der Gotthardbahn und der Grund, weshalb es so schwer ist, für dieselbe ein rationelles Trace und einen glaubwürdigen, zuverlässigen Kostenvoranschlag zu schaffen. Wir haben eine zu hohe Meinung von der guten Gesinnung Deutschlands und Italiens gegen die Eidgenossenschaft, als daß wir einen Augenblick daran zweifeln könnten, daß sie es nicht definitiv ablehnen werden, eine Untersuchung über inhaltliche Reduction der Gotthardbahn zu pflegen, wenn schweizerischerseits dieselbe als unerläßlich erklärt wird. Allerdings scheint die Anschauung der maßgebenden deutschen und italienischen Ingenieure dermalen einer solchen Wendung noch ganz entgegengustehen. Allein, bei allem Respect vor der Wissenschaft und Tüchtigkeit derselben, wäre es doch möglich, daß diese Entschiedenheit nur diejenige der Routine wäre. — Wenigstens versichert Thommen, der schon zitierte Erbauer der Brennerbahn, im Schlußsatze seines Reconstructionsvorschlages, „die Zahnschiene und das Zahnrad werden sich durchschlagen und zu Ehren kommen, wenn sie auch für den Gotthard noch nicht hoffähig erachtet werden sollten, und dann würde die Stunde kommen, meiner Ueberzeugung nach bald kommen, in der die Welt über die Werkleute urtheilte, die den Stein verwarfen, den andere zum

Eckstein gewählt haben.<sup>4</sup> Es möchte sich also mit diesem System leicht verhalten, wie mit der Erfindung der Dampfkraft, welche bekanntlich auch zuerst von der französischen Akademie nicht hoffähig erklärt werden wollte und doch bald nachher die Welt umzugestalten begann. Wie aber würde man es bereuen, sich an der Hand des Zukunftsglaubens in Unkosten ungezählter Millionen und unbemessene Schwierigkeiten aller Art, finanzieller und politischer, gestürzt zu haben, wenn kurz darauf der Beweis vor Aller Augen träte, daß es ein einfaches und sinnreiches Mittel gab, diese Millionen und diese Schwierigkeiten, die sich dann als gegenstandslos erweisen würden, zu ersparen und zu vermeiden. Wenn man sich der Verlockung des Größenwahns zu erwehren und dem gesunden Menschenverstand zu folgen vermag, so sollte diese Wahl wenigstens ernstlich zu überlegen sein. Was dagegen eingewendet wird, ist hauptsächlich nur der Zweifel, ob eine Bahn mit Trajektschiffen und Zahnschienen dem Betriebsbedürfniß zu genügen vermögen. Herr Rinecker, ein experimentirter deutscher Ingenieur, welcher über die Gotthardbahn vielleicht das Beste geschrieben hat, was überhaupt über dieselbe geschrieben worden ist, behauptet, daß dieser Zweifel völlig unbegründet sei, daß vielmehr eine Bahn mit Trajektschiffen und Zahnrad sowohl den Verkehr ganz genügend zu bedienen, wie auch die klimatischen Hindernisse zu bewältigen vollkommen befähigt sei. Für das Nähere muß auf das Buch Rineckers, wie auf die Fachschriften überhaupt verwiesen werden. Wenn aber das eben Gesagte wahr ist, so genügt eine Gotthardbahn nach dem beschriebenen System zur Erfüllung des Zweckes vollkommen, welchen man sich in derselben gestellt. Denn dieser Zweck ist die Erleichterung des Handelsverkehrs zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien. Wenn eine Bahn den Betrieb des Verkehrs, welcher nach dem früher Ausgeführten für den Gotthard zu erwarten ist, bedient, so ist das angestrebte Ziel erreicht. Ja, es dürfte die Frage aufgeworfen werden, ob die kostspielige und problematische Bergbahn mit ihren Spiraltunneln und Schleifen, deren Ventilation, zumal bei Föhn und Nord, noch eine ungelöste Frage ist, den Zweck wirklich besser zu erfüllen vermöchte, als eine Bahn mit Spezialem System, ohne deren Vorzug der größeren Billigkeit zu theilen. Es ist möglich, daß eine Bahn mit Spezialem System militärischen Zwecken weniger entsprechen dürfte. Allein man darf sich zweifellos der Zuversicht hingeben, daß die politischen Motive, die in Deutschland und Italien der Gotthardbahn offen unterlegt werden, nicht auf Absichten hinzielen, welche der Schweiz gefährlich werden könnten, sondern im Gegentheil dahin, die friedlichen Handels- und Freundschaftsbände zwischen allen drei von der Gotthardbahn verbundenen Völkern zu befestigen und

enger zu knüpfen. Ferner wird der angeregten Untersuchung eines Tracé's mit Speziaisystem entgegengehalten, daß sie eine Verzögerung mit sich bringen würde. Der Gefahr der Verzögerung steht jedoch entgegen die Gefahr der Ueberstürzung und es dürfte zu überlegen sein, ob erstere oder letztere die schwerer wiegende sei. Bis zum gegenwärtigen Augenblick ist es die Ueberstürzung, welche unserm Lande mehr geschadet hat, als die Verzögerung. Bevor der Gotthard selbst gebaut, hat er schon ein ganzes Netz von Linien in's Leben gerufen, deren keine rentirt, deren Entstehen die früher rentablen Linien entwerthet und eine wahre Landeskalamität erzeugt hat. Sollen wir in raschem Laufe ohne Besinnen auf der gleichen Bahn weiter rennen auf die Gefahr hin, der ersten Kalamität eine zweite hinzuzufügen, oder ist es nicht besser, langsam und mit Ueberlegung seinen Weg zu gehen, damit der Schaden möglichst zum Nutzen gewendet werde? Uns scheint das Letzte das Rathsamere zu sein. Ist übrigens eine Verzögerung mit Nachtheilen verbunden, so lassen sich dieselben vermeiden und zwar dadurch, daß die bisherigen Subventionsstaaten sich verständigen über die Fortsetzung des Tunnels aus den noch nicht erschöpften Subventionsgeldern, deren für die Vollendung des Tunnels noch genug vorhanden sein müssen, da nach Hellwag's neuester Schrift ja noch 49 Millionen von den alten Subventionen nicht ausbezahlt sind. Damit wird Zeit gewonnen für eine wirklich überlegte Rekonstruktion des Gotthardunternehmens, ohne daß in demselben ein empfindlich fühlbarer oder gefährlicher Stillstand eintreten würde.

Aus dem vorhin Gesagten geht schon hervor, daß die vielfach wiederholte Behauptung des hohen Bundesrathes, es sei die Subventionirung der Gotthardbahn durch den Bund mit den vorgeschlagenen 6 $\frac{1}{2}$  Millionen das einzige Mittel der Rettung vor dem Untergange, nicht stichhaltig ist. Es sind schon zwei andere Mittel bezeichnet worden, nämlich die Fortführung des Tunnelbaus aus den bereits beschlossenen Subventionen unter Abwartung der weitem Entwicklung der Dinge, welche möglicherweise sogar zu einer Reconstruction der Gotthardbahn auf dem Privatwege durch Selbsthilfe oder Reorganisirung des Unternehmens führen kann, und speciell der nähern Untersuchung und eventuellen Adoptirung eines Speziaisystems, durch welches die Kosten ermäßigt und Nachsubventionen entweder ganz oder bis auf ein Geringes vermieden würden. Wollte aber auch keiner dieser Auswege betreten werden, so würde gleichwohl noch immer keineswegs das Eintreten des Bundes das einzige Rettungsmittel sein, sondern das nächste, legitimste und durchaus mögliche ist die Leistung der Nach-

subventionen durch die Kantone der Gotthardvereinigung. Es gibt hier nur ein Entweder-Oder. Entweder ist die Reconstruction des Gotthardunternehmens eine unsichere und die Kantone wollen an derselben nicht weiter mitwirken, weil sie ihr mißtrauen, dann aber ist es unrecht von den Kantonen, unter dem Titel der Ehre und moralischen Verantwortlichkeit die von ihnen geschaffene Verlegenheit von sich ab und auf den Bund zu wälzen. Oder die Reconstruction des Gotthard nach dem Vorschlage der Luzerner Conferenz ist zuverlässig und dann ist kein Grund vorhanden, daß die Kantone ihr Unternehmen nicht selbst vollenden. Was hindert sie denn, die Ehre und moralische Verantwortung der Schweiz, die laut dem Staatsvertrag doch in erster Linie gerade auf ihren Schultern ruht, zu wahren? Ein einziger Grund könnte sie davon befreien, nämlich die Unmöglichkeit, der Fall, daß sie ihre Kräfte so angestrengt hätten, daß Weiteres billigerweise von ihnen nicht zu verlangen wäre. Ist es aber den Kantonen unmöglich, die ihnen auferlegten Nachsubventionen zu leisten? Haben sie ihre Hilfsquellen so erschöpft, daß sie nichts mehr thun könnten; wird ihnen so viel zugemuthet, daß sie es bei gutem Willen nicht wohl aufbringen könnten? Doch kaum. Nach dem in der bundesrätlichen Botschaft enthaltenen Tableau ohne Bundessubvention würde der Kanton Tessin mit alter und neuer Subvention zusammen Fr. 3,500,000 bezahlen, worunter neue Subvention 500,000; Zürich 2,700,000, worunter neue Subvention 1,200,000, Luzern 2,650,000, worunter neue Subvention 500,000; Bern 2,100,000, worunter neue Subvention 1,000,000; Aargau 2,020,000, worunter neue Subvention 1,000,000; Baselstadt 2,000,000, worunter neue Subvention 800,000; Uri 1,300,000, worunter neue Subvention 300,000; Schwyz ebensoviel. Alle andern Kantone haben weniger und betragen deren alte und neue Subvention bloß Hunderttausende. Die Höchstangelegten sind zugleich die vermögendsten und diejenigen, welche das nächste Interesse haben, mit Ausnahme etwa von Uri, welches zwar ein sehr nahe Interesse, aber auch im Verhältniß zu seinem Vermögen eine sehr hohe Betheiligung hat. Sind die aufgeführten Summen auch solche, welche die Kräfte der Kantone ernstlich überstiegen oder in einem wirklichen Mißverhältniß zu der von ihnen doch so hoch angeschlagenen Nützlichkeit der Gotthardbahn ständen? Es wird dies kaum im Ernste zu behaupten sein.

Immerhin sind es erhebliche Summen und wird nach einer richtigen Grenze zu suchen sein, wie weit eine Zumuthung der Selbsthülfe an die Kantone billig ist, über welche hinaus aber dieselbe sich nicht erstrecken darf, ohne unbillig zu werden.

Die richtige Grenze ist unseres Erachtens in dem Maße desjenigen zu finden, was die andern Kantone in Ost und West aus eigener Kraft für ihre Eisenbahnen geleistet haben. Es sollen ja, wie schon bemerkt, diese Kantone jetzt herangezogen werden, um ein Werk durchzuführen zu helfen, welches ihnen ferne liegt, und zwar zu Gunsten derjenigen, die es fallen lassen. Mehr als jene Kantone für ihre Eisenbahnen gethan, soll den Gotthardkantonen nicht auferlegt werden, und zwar unter Einrechnung dessen, was sie anderweitig schon für ihre Eisenbahnen geleistet. Aber gleichviel, wie jene gethan, ist auch den Gotthardkantonen ohne Unbilligkeit zuzumuthen. Nun geht aus dem Memorandum der sechs Kantone hervor, daß z. B. Freiburg für seine Eisenbahnen 12 Millionen à fonds perdu geopfert hat, Waadt 10 Millionen, Genf 2 Millionen, Graubünden war, und zwar durch Volksbeschluß, bereit, 4, St. Gallen 2 Millionen für eine östliche Alpenbahn hinzugeben, ungerechnet was diese Kantone sonst an Eisenbahnen und ersterer in umfassendem Maßstabe für Straßenbauten verwendet. Herr Weck hat berechnet, daß wenn die 13 Gotthardkantone per Kopf so viel für ihre Eisenbahnen leisten wollen, was die Ost- und Westkantone für ihre Eisenbahnen per Kopf geleistet, die Nachsubvention für den Gotthard darin noch vollauf Platz hat. Und Herr Wirth-Sand hat berechnet, daß wenn die Gotthardkantone so viel leisten wollen, als Graubünden und St. Gallen für einen östlichen Alpenübergang beschlossen hatten, dies für sie 41 Millionen ausmachen würde, und wenn sie leisten sollten, was jene Kantone für ihre Flußcorrectionen verausgabte, gar 51 Millionen.

Aus dieser Vergleichung ergibt sich, daß die Gotthardkantone mit alter und neuer Subvention nicht mehr leisten, als andere Kantone aus eigener Kraft und ohne an die Bundeshülfe zu appelliren, gethan haben, vielmehr weniger, als verschiedene derselben. Es ist also kein ungerechtes Ansinnen, daß die Gotthardkantone ungefähr ebensoviel auf ihre eigenen Schultern nehmen, wie diejenigen Kantone, deren Mitleidenschaft sie durch Inanspruchnahme des Bundes bewirken wollen, resp. daß sie die ihnen zugetheilte Nachsubvention an die Gotthardbahn in vorgesehener oder anderer Vertheilung selbst leisten. Der h. Bundesrath selber hegte diese Ansicht und zwar mit solcher Ueberzeugung, daß er den Gotthardkantonen ankündigte, wenn ein einziger von ihnen die Subventionsquote verweigere, so falle das Gotthardunternehmen dahin. Jetzt erklärt er das Eintreten des Bundes als den einzigen Ausweg, weil die Subventionen von den Kantonen nicht erhältlich seien. Hat aber nicht der h. Bundesrath selbst die Thüre zu dieser Nichterhältlichkeit geöffnet, indem er die Intervention des Bundes

durchblicken ließ und zu derselben griff, bevor nur die Kantone, deren sich doch mehrere schon willig gezeigt und ihre Subsidien beschlossen hatten, sich alle erklärt. Wir fürchten dies einigermaßen, hingegen fürchten wir weniger als der h. Bundesrath, daß die kantonalen Nachsubsidien wirklich nicht erhältlich seien. Wir hegen vielmehr die Hoffnung, daß sobald die Eidgenossenschaft, in das richtige Geleise wieder einlenkend, ihre Intervention abgelehnt haben würde, die 6½ Millionen bald von Seite der Kantone gefunden und beschafft sein dürften. Und wir würden darin die correcteste und billigste Lösung der Gotthardfrage in ihrem gegenwärtigem Stadium erblicken.

Nach allem Vor- und Angebrachten gelangen die unterzeichneten Mitglieder Ihrer Kommission zu dem Schlusse und Antrage, daß auf die Genehmigung des Luzerner Protokolls in seiner vorliegenden Gestalt nicht einzutreten und eine Subventionirung der Gotthardbahn nach dem dermaligen Stande der Gesetzgebung grundsätzlich abzulehnen sei und zwar mit folgender Zusammenfassung der Gründe:

1. Die Subventionirung von Eisenbahnen durch den Bund ist durch das hergebrachte und bestehende Bundesrecht ausgeschlossen.

2. Die Aufstellung der Befugniß des Bundes zur Unterstützung von Eisenbahnen bedürfte einer Aenderung der Gesetzgebung; diese Befugniß könnte überdies nicht als Ausnahme, als Privilegium für die Gotthardbahn allein geschaffen werden, sondern nur als allgemeines Recht für alle Eisenbahnen, bei welchen eine Bundesunterstützung begründet erschiene, eine Umgestaltung von großer Tragweite, welche dermalen noch nicht im Willen des Volkes liegt.

3. Die Reconstruction des Gotthardunternehmens ist in technischer und finanzieller Beziehung unzulänglich; über eine abermalige Kostenüberschreitung ist aber nichts vorgesehen.

4. Die Subventionirung der Gotthardbahn durch den Bund ist keineswegs das einzige Rettungsmittel für dieselbe, sondern es gibt mehrfache andere Auswege, so besonders, ohne Bedarf weiterer Subventionen oder jedenfalls nur geringer, die Annahme eines Trace's mit Trajectschiffen und Steilrampen (Zahnrad- oder anderes Specialsystem), oder mit weitem Subventionen für den Plan von Hellweg mittelst Leistung der Nachsubventionen durch die beteiligten Kantone.

Es verübrigt noch ein kurzes Schlußwort über einige Punkte mehr moralischen Inhalts, welche in der Discussion der Gotthardfrage an die Oberfläche getreten sind. Man wirft den Eidgenossen

in Ost und West eine einseitige und voreingenommene Stellung in Sachen des Gotthard vor. Ist dies wahr oder steckt darin nicht ein Stachel der eigenen Empfindung, daß man den Eidgenossen in Ost und West eben manche Veranlassung gegeben hat, die sie zu dieser Stellung drängen könnte? Wahr ist, daß man in Ost und West allerdings die Erinnerung alles Erfahrenen noch besitzt und daß man, seitdem durch die Thatsachen dargethan ist, daß für die Schweiz keineswegs die ausschließende Möglichkeit einer einzigen Alpenbahn bestand, sondern daß Lukmanier und Simplon zusammen ungefähr mit den gleichen Kosten hätten erstellt werden können, wie der Gotthard allein, noch lebhafter das Gefühl hat, was man verloren. Der Versuch der bundesrätlichen Botschaft, dieses Gefühl zu besänftigen durch die Darstellung, als habe Italien allein die Wahl des Gotthard entschieden, ist ihrer Gesinnung nach verdankenswerth. Allein der in Ost und West verbreitete Glaube wird schwerlich zu entwurzeln sein, daß die treibende Kraft zu dieser Entscheidung Italiens sich in der Schweiz selbst und außer derselben mehr an der Spree als am Arno oder Tiber befunden hat. Trotz alledem hat man es in Ost und West über sich vermocht, die Gotthardfrage ohne Neid und in ihrem gegenwärtigen Stande ohne Schadenfreude zu beurtheilen. Man will den Gotthard nicht verhindern, man wünscht durchaus nicht sein Dahinfallen, wenn er auf dem Wege des gegebenen Versprechens vollendet wird, auf dem er begonnen worden ist. Wenn die vorgeschlagenen  $6\frac{1}{2}$  Millionen Subsidie bundesrechtlich zulässig wären, wenn damit die Inanspruchnahme des Bundes vollendet wäre, würde man mehr als gerne seine Stimme dazu geben. Noch lieber würde man, moralisch genommen, seine Stimme dem Mittelantrage Vigier und Sulzer geben, der in seinem ganzen Inhalte ebensoviel gesunde Einsicht in die reelle Sachlage, wie einen zusammenfassenden staatsmännischen Sinn und ein bundesbrüderliches Wohlwollen verräth, welche Anerkennung und Dank verdienen. Wenn wir nicht dazu stimmen können, so ist das Motiv dazu unsere grundsätzliche Anschauung des Bundesrechts, also ein Princip. Und diese Stellung sollte auch von den Andersdenkenden geachtet werden. Wir sind die Geopferten in der Alpenbahnfrage, allein dadurch, daß wir dies sind, haben wir unsere Stimme im Rathe der Eidgenossenschaft nicht verloren, im Gegentheil sollte es als ein Gewinn betrachtet werden, daß in dieser schwerwiegenden Sache nicht nur Augen vorhanden sind, welche sie mit dem Blicke des theilhaftigen Wunsches betrachten, sondern auch solche, die sie mit dem nüchternen Blick des Fernerstehenden ansehen. Schon einmal haben wir gewarnt, unsere Warnungen verhallten ungehört, aber sie haben sich erfüllt. Was wir wollen und wünschen, ist nicht Verhinderung, sondern,

daß unsere Warnungen sich nicht nochmals erfüllen, daß das Unglück, welches aus dem bisherigen Verfahren in Sachen des Gott- hard hervorgegangen, sich nicht wiederhole und vergrößere. Indem wir dies wollen und wünschen, verlassen wir den Pfad der eidgenössischen Gesinnung nicht, sondern wir stehen auf so gut eidgenössischem Boden, wie diejenigen, welche entgegengesetzter Meinung sind; und wir tragen nach unserer Ueberzeugung sogar bessere Sorge für die Ehre und moralische Verantwortung der Eidgenossenschaft, welche aus unserer Mitte so ängstlich und angelegentlich in Gefahr erklärt wird, während das Ausland hievon nichts weiß. Liegt ja doch gerade von auswärtiger theilhabender Seite eine formelle Bezeugung und Anerkennung vor, daß seitens der Schweiz keine Verschuldung bestehe. Wir haben die gute Meinung von den auswärtigen Mächten, daß sie die Lage der Dinge in der Schweiz verstehen werden, wir haben die gute Meinung, daß in der Angelegenheit des Gotthard noch nicht der äußerste Nothfall vorhanden sei, wo man sich selbst nicht mehr helfen kann. In einem Falle wirklicher äußerster Noth werden die Eidgenossen stets einer Meinung sein. Wenn wir in diesem Falle verschiedener Meinung sind, so discutiren und achten wir sie gegenseitig, aber spalten wir uns deßhalb nicht. Seien wir diesmal Gegner vor Gericht, im Leben aber bleiben wir Eidgenossen und Freunde. Und das Gericht, vor das wir unsere widerstreitenden Meinungen stellen, sei das schweizerische Volk, vor dessen Entscheidung diese Sache gehört, nicht nur nach der Verfassung, sondern nach der Natur der Dinge, denn sie trägt in ihrem Schooße das Geschick des Landes in Gegenwart und Zukunft. Wie das Schweizervolk will, so soll es sein; seiner Entscheidung soll sich, nach republikanischem Recht und Brauche, wie sie auch laute, jede Meinung unterziehen. Und wie die Entscheidung ausfalle, möge sie in Wirkung und Verlauf ausschlagen nicht zum Schaden, sondern zum Heil des eidgenössischen Vaterlandes. Deß walte mit Gott der gesunde Sinn seiner Bürger!

Bern, den 10. August 1878.

**Ch. Estoppey.**

**K. Hoffmann.**

**F. Gengel, Berichterstatter.**



## **Bericht der Minderheit der ständeräthlichen Commission über die Subventionirung der Gotthardbahn. (Vom 10. August 1878.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1878
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.08.1878
Date	
Data	
Seite	560-584
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 067

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.