

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einschreibungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.  
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (S. Hünerwadel) in Bern.

## Bericht

der

Minderheit der Kommission des Nationalrathes, betreffend die Uebereinkunft bezüglich der Dampfschiffe und der Schifffahrt auf dem Langensee.

(Vom 14. Juli 1860.)

Tit. I

Die Eidgenossenschaft besitzt auf dem Langensee drei Dampfschiffe, ein Schleppschiff und eine kleine Schaluppe, die von der österreichischen Verwaltung gekauft wurden.

Der erste Dampfer mit dem Namen Radežky, gegenwärtig Helvetia, wird mit seinen Zugehören auf ungefähr 200,000 Franken geschätzt; er hat 100 Pferdekraft. Der zweite, unter dem Namen Benedek, nun Simplon bekannt, wird auf ungefähr 50,000 Franken angeschlagen, und besitzt 20 Pferdekraft und eine Schraube. Der Ticino endlich von 45 Pferdekraft kostete 80,000 Franken. Das Schleppschiff und die Kanonen mit ihren Lafetten haben gegen 70,000 Franken gekostet. Das Ganze 400,000 Franken. In diesen Werthangaben sind die nothwendigen Zugehören inbegriffen.

Die Herren Escher und Wyß hatten die Schiffe ohne das in Kanonen und Munition bestehende Kriegsmaterial auf Fr. 260,000 angeschlagen.

Die Berichte sagen, die Fahrzeuge seien in gutem Stande unterhalten; fragt man aber die mit ihrer Obhut vertrauten Leute, so antworten sie, wie es heißt, die Schiffe bedürfen noch vieler Ausbesserungen, um sie zu einem aktiven Dienste zu befähigen; der Simplon und der Ticino können

leicht zum Paketbootdienste hergestellt werden; der Radezky aber ist für den Kriegsdienst eingerichtet.

Am 27. Januar 1860 lud der Nationalrath den Bundesrath ein, in der nächsten ordentlichen Sitzung der Bundesversammlung Vorlagen (propositionen) zu bringen, was mit den angekauften Schiffen vorzunehmen sei. Wenn das Gedächtniß uns nicht trügt, so war darunter verstanden, daß sie verkauft werden sollten.

Nun legt uns der Bundesrath einen Bericht und eine mit der Verwaltung Sr. Majestät des Königs von Sardinien abgeschlossene Uebereinkunft über die Vermietung dieser Schiffe oder wenigstens zweier derselben, des Simplon und des Ticino, vor.

Der h. Bundesrath gibt nicht an, ob diese Konvention vollständig und ob die Ratifikation eingetreten sei; er ist indessen der Meinung, beim Abschlusse dieser Uebereinkunft innerhalb der Grenzen der ihm ertheilten Befugniß gehandelt zu haben und nicht berufen zu sein, in dieser Hinsicht Vorschläge (propositionen) bringen zu sollen, indem er sich bloß darauf beschränkt, die Verfügungen mitzutheilen, wodurch ein Theil wenigstens des auf den Ankauf der Schiffe verwendeten Kapitals zinstrogend gemacht wurde.

Ihre Kommission hält einstimmig dafür, die abgeschlossene Uebereinkunft sei nur als ein Entwurf zu betrachten, der erst dann in Rechtskraft erwache, wenn er die Genehmigung der Räthe erhalten haben werde, indem die unterm 27. Januar abhin an den h. Bundesrath gerichtete Einladung, Vorlagen zu hinterbringen, ihm nicht die Vollmacht überträgt, ohne die Zustimmung der Räthe über diese Schiffe zu verfügen.

Bezüglich der dem Konventionsentwurfe zu ertheilenden Ratifikation hat sich Ihre Kommission in zwei Fraktionen getheilt. Eine Mehrheit von zwei Mitgliedern beantragt, für jetzt einer Vermietung beizupflichten und das Geschehene gutzuheißen. Eine Minderheit von einem Mitgliede beantragt dagegen, nicht zu ratifiziren und ein besseres Mittel ausfindig zu machen, aus diesen Schiffen Vortheil zu ziehen.

Der Bundesrath hat sich die Befugniß vorbehalten, diese Schiffe inagessamt oder zum Theil zu vermietthen, und kraft dieser Anordnung hätte er beschlossen, nur den Ticino und den Simplon zu verpachten, den Radezky aber, eine eigentliche schwimmende Festung, je nach den stattfindenden Ereignissen für eine militärische Verwendung zurückzubehalten.

Zur Rechtfertigung des Abgeschlossenen meldet uns der h. Bundesrath, er habe mehreren Personen in Locarno Eröffnungen gemacht, zu dem Zwecke, eine Gesellschaft für den Transport auf dem Langensee zwischen Locarno und Arona zu bilden. Diese Gesellschaft hätte, mit einigen Vorbehalten für den Kriegsfall, die Schiffe als Eigenthum erworben; allein diese Veruche führten zu keinem Ziele, weil es äußerst schwierig, um nicht zu sagen unmöglich ist, neben dem von der sardinischen Verwaltung eingerichteten Dienst noch ergiebige Kurse zu erstellen.

Sardinien besitzt die Eisenbahn Genua-Turin-Arona und damit das Monopol für den Transport der von und nach Arona gehenden und kommenden Personen und Waaren; dieses Monopol erstreckt sich mittels der Kurse der sardinischen Schiffe auf den Langensee; ein Konkurrenzdienst würde daher nur einen ganz geringen, kaum zur Deckung eines kleinen Theiles der Kosten hinreichenden Ertrag gewähren.

Die nämlichen Gründe verwehren der Bundesverwaltung den Betrieb eines solchen Dienstes auf eigene Kosten, sei es im Regiewege, sei es als Unternehmung. Freilich hatte der Bundesrath von Sardinien die Bewilligung eines täglichen KurSES in Verbindung mit zwei Bahnzügen verlangt; allein dieses Verlangen wurde, wie zu erwarten stand, abgeschlagen.

Die Berechnungen der wahrscheinlichen Ausgaben für den Dienst eines Dampfschiffes von der Kraft des Ticino ergaben eine monatlich bis auf 13,000 Fr. ansteigende Auslage, während die Roheinnahmen im Monat nicht höher als zu 6000 Fr. angenommen werden können. Dies ergäbe demnach ein jährliches Defizit von circa 80,000 Fr. für ein einziges Dampfschiff, und da man wenigstens zweier Schiffe für einen ordentlichen, aber beziehungsweise bescheidenen Dienst bedürfte, so stände man vor einem jährlichen Defizit von wenigstens 160,000 Franken.

Es blieben daher keine andern Ausichten übrig, als die Schiffe zu verkaufen oder zu vermietthen. Der Bundesrath wählte Letzteres.

Es ist uns versichert worden, die Abgeordneten der Regierung Sr. Majestät des Königs von Sardinien hätten im Laufe der Unterhandlungen wiederholt anerbieten, die Fahrzeuge zu dem an Oesterreich bezahlten Preise zurückzunehmen; man begreift nicht, was die Gründe sein konnten, welche den Bundesrath veranlassten, so vortheilhafte (die Minderheit der Kommission bezeichnet sie als glänzende) Anerbietungen zurückzuweisen.

Wie dem auch sei, so theilt der Bundesrath, wie er sagt, eine Uebereinkunft mit, kraft deren der Ticino und der Simplon nebst einem Schleppschiff der sardinischen Verwaltung zum Miethzinse von 6% des durch eine Expertenkommission zu bestimmenden Werthes der Fahrzeuge, verpachtet werden.

Wie sich von selbst versteht, fielen die Ausbesserungen dem Miether zur Last. Man kann daher nicht genau wissen, was die Miethse abwerfen wird, da der Werth der vermiethteten Gegenstände noch unbestimmt ist. Jedenfalls wird diese Verpachtung eine ruinöse Operation sein; nothwendig muß sie ein Deficit ergeben, denn um nicht Verlust zu erleiden, müßte gewiß das angelegte Kapital unter den günstigsten Bedingungen in höchstens 15 Jahren amortisirt werden. Dazu müßte man 11% des verwendeten Werthes, und zwar nicht des durch Expertise bestimmten, sondern des Ankaufwerthes erlangen, wenn nicht verloren werden soll, auch dazu bei einer nur zu 4% angenommenen Verzinsung, während wir wissen, daß der Bund 5% bezahlt hat. Nach den der Eidgenossenschaft in der mitgetheilten Uebereinkunft gewährten Bedingungen ergibt sich ein sicherer

Verlust von 70 bis 75 % auf dem in jenen, d. h. den vermieteten Gegenständen angelegten Kapital.

Die Rechnung ist sehr einfach: Während den 15 Jahren, wo diese Gegenstände im besten Zustande noch dauern werden, werden sie nur 2 % über die zu 4 % angenommene Verzinsung des Kapitals hinaus abwerfen, da die Miethe zu 6 % abgeschlossen wurde. Wäre noch der Ankaufspreis gemeint, so aber wird, wie wir gesehen haben, nur der durch Fachmänner festgestellte Werth verzinst werden: 2 % geben in 15 Jahren 30 %. Sicherer Verlust 70 %.

Unter solchen Bedingungen schlägt man uns vor, Schiffe zum Vermiethen zu behalten, während man den Ankaufspreis daraus hätte lösen können.

Und das ist noch nicht Alles. Wir haben den sichern Verlust in Betreff derjenigen Schiffe gesehen, welche eine produktive Verwendung erhalten werden. Berechnen wir, was der Kadefky, den der Bundesrath zum Dienste im Kriegsfalle behalten will, der Militärverwaltung kosten wird.

Nehmen wir den Ankaufspreis dieses Schiffes zu 200,000 Frk. an, so möchte es über 250,000 gekostet haben. Wahr ist es, daß man die Kanonen und Laffetten zu 48,000 Franken schätzt; sonach blieben immer noch 200,000 Franken.

Berechnen wir nun die Amortisirung dieser Summe immer auf 15 Jahre hinaus, — es möchte wohl richtiger sein auf 10 Jahre zu rechnen, — so erhalten wir jährlich in runder Summe . . . Frk. 13,300.

Zins zu 4 % . . . . . " 8,000.

Laufende Unterhaltungskosten . . . . . " 5,000.

Verwaltung und Obhut; bestimmen wir das notwendige Personal auf 6 Mann, 1 Verwalter, 2 Maschinisten und 3 Piloten oder Handlanger, so bekommen wir, zum Durchschnittslohn von Fr. 2

Rp. 50 täglich . . . . . " 7,300.

Total Frk. 33,600.

Es wäre also eine wirkliche Ausgabe von jährlichen 33,600 Fr. zum Defizit hinzuzufügen. Zu dem sichern Verlust, den der Bund erleidet wird, um das Vergnügen zu haben, eine schwimmende Festung zu besitzen, welche im Kriegsfalle von höchst geringem Nutzen sein wird; denn man hat behauptet, sie habe, zum Kampfe ausgerüstet, sich gegen eine gußeiserne Kanone von kleinem Kaliber, die von einigen am gegenüber liegenden Ufer befindlichen Insurgenten bedient war, nicht halten können.

Angesichts derartiger Ergebnisse ist es wohl erlaubt, sich zu fragen, wie es möglich sei, Gegenstände zu behalten, die man zum Kostenpreise abgeben konnte.

Bevor die Minderheit der Kommission ihren Bericht schließt, muß sie noch die Aufmerksamkeit der Versammlung auf den bedeutenden Uebelstand lenken, welcher daraus entspringt, daß das schweizerische Ufer des Langensees keinen Hafen aufweist, der sicher genug wäre, die fraglichen Schiffe zu schützen. Man versichert, sie seien festgeankert und müßten bei Sturm und Unwetter geheizt werden, um sie auf den See hinaus zu bringen, damit sie nicht an das Ufer geworfen werden.

Dieser Umstand erfordert die beständige Anwesenheit eines zu dieser Vorkehrung hinreichenden Personals; nimmt man dasselbe zu 6 Personen an, so hat man nur das unumgänglich Nothwendige.

Aus diesen verschiedenen Erwägungen hat der Unterzeichnete die Ehre, Ihnen zu beantragen:

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

mit Rücksicht auf den Beschluß des Nationalrathes vom 27. Januar abhin und die in demselben an den Bundesrath gerichtete Einladung, der Bundesversammlung in der nächsten ordentlichen Sitzung Vorlagen zu bringen, was mit den angekauften österreichischen Dampfschiffen auf dem Langensee vorzunehmen sei;

nach Einsicht der Botschaft des Bundesrathes und des mit der sardinischen Verwaltung zur Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee vereinbarten Miethvertragentwurfes,

beschließt:

1. Der zwischen den Abgeordneten der schweizerischen Eidgenossenschaft und den Abgeordneten der Regierung Sr. Majestät des Königs von Sardinien vom 25. April 1860 zur Regelung der Dampfschifffahrt auf dem Langensee vereinbarte Vertragentwurf wird nicht ratifizirt.

2. Der Bundesrath ist beauftragt, die von der Eidgenossenschaft angekauften Schiffe zu den besten Bedingungen definitiv unterzubringen und den höchstmöglichen Kaufpreis daraus zu ziehen.

Bern, den 14. Juli 1860.

Die Minderheit der Kommission:

L. G. Delarageaz.

**Bericht der Minderheit der Kommission des Nationalrathes, betreffend die Uebereinkunft  
bezüglich der Dampfschiffe und der Schifffahrt auf dem Langensee. (Vom 14. Juli 1860.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1860
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.08.1860
Date	
Data	
Seite	61-65
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 162

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.