

358

E 53/125(1)

Proposition du remplaçant du Chef du Département des Postes et des Travaux publics, J. Stämpfli, au Conseil fédéral

Bern, 30. November 1859

Bericht über die schweizerische Alpenbahnfrage.

Nachdem die gesetzgebenden Räte der Eidgenossenschaft für die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1852¹ nicht nur den Grundsatz des Staatsbaues verworfen, sondern für die Ertheilung von Konzessionen, beziehungsweise für die Anlage und Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes die Initiative den einzelnen Kantonen überlassen und dem Bunde nur eine bestätigende und vermittelnde Gewalt vorbehalten hatten, gieng auch jeder einheitliche Gesichtspunkt für die schweizerische Alpenbahnfrage verloren.

In dem im Jahre 1851 abgeschlossenen Handelsvertrage mit Sardinien² hatte sich zwar die schweizerische Regierung auf das Bestimmteste verpflichtet, so viel als möglich zur Errichtung einer Eisenbahn beizutragen, welche unmittelbar von der sardinischen Gränze oder von dem geeignetsten Punkte des Langensees ausgehend, die Richtung nach Deutschland verfolgend, dort mit den Eisenbahnen des Zoll-Vereins in Verbindung gesetzt würde. Auch hatten in den Jahren 1850 und 1851 die Bundesbehörden durch Herrn Ingenieur Koller an einer Expertise über den geeignetsten Alpenbahn-Übergang Theil genommen, zu welcher auch Sardinien und Preussen je einen Techniker abgeordnet hatten.³ Allein in Folge des im Jahre 1852 zum Siege gelangten Prinzipes des Privatbaues hörte jede fernere Initiative des Bundes auf; es traten die kantonalen, beziehungsweise Gesellschafts-Bestrebungen in den Vordergrund.

Bis jetzt haben sich vorzüglich zwei Richtungen für eine schweizerische Alpenbahn geltend gemacht; die eine über den Lukmanier, für welche die Kantone Graubünden und Tessin die Konzession ertheilt und schon wiederholt erneuert haben; die Bundesgenehmigung für die Konzession auf Bündnerseite erstreckt sich bis 1. Juli 1860.⁴ Für diejenige auf Tessinerseite ist sie bereits am 1. Juli 1859 erloschen.⁵ Die andere über den Simplon, wofür Wallis die Konzession ertheilt hat, für welche jedoch die Bundesgenehmigung bereits am 31. Dezember 1856 erloschen ist.⁶ Die Richtung über den Gotthard ist unseres Wissens zwar von ein-

1. Cf. la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération, du 28 juillet 1852 (RO III, p. 170—176).

2. RO II, p. 403—415.

3. Cf. le rapport de G. Koller, d'août 1852, non reproduit.

4. Cf. les arrêtés fédéraux du 4 août 1853 (RO III, p. 571—575), du 5 août 1857 (RO V, p. 612—617) et du 20 juillet 1859 (RO VI, p. 276—277).

5. Cf. N° 192, note 5. Concession prolongée par le Conseil fédéral le 27 mars 1854 (RO IV, p. 119—120) et par les arrêtés fédéraux des 27 septembre 1856 (RO V, p. 384—388) et 23 décembre 1857 (RO VI, p. 18—19).

6. Concession ratifiée par l'arrêté fédéral du 21 décembre 1854 (RO V, p. 22—27) et renouvelée par l'arrêté fédéral du 17 juillet 1856 (RO V, p. 305—306).

zelenen Regierungen und Bahngesellschaften in Betrachtung gezogen worden, aber zu Konzessionsertheilungen dafür kam es nicht.

Zur klaren Beurtheilung der Frage einer schweizerischen Alpenbahn gehört nun zuvörderst ein Blick auf die Verhältnisse, wie sie für ähnliche Unternehmungen in den Nachbarstaaten sich gestalten.

[...]⁷

Aus dem Vorstehenden ergibt sich die für die Schweiz sehr ernste Thatsache, dass westlich und östlich, auf beiden Seiten in ungefähr gleicher Entfernung von ihrer Gränze, je ein Alpenschienenweg ernstlich angestrebt, und, wenn die technischen Hülfsmittel nicht täuschen, in kürzerer oder längerer Zeit wirklich erstellt sein wird. Es sind die betreffenden Projekte um so weniger als bloss in der Luft schwebend zu betrachten, als für beide nicht nur mächtige und finanziell ganz solid kontituirte Gesellschaften sich daran betheiligen, sondern auch die betreffenden Staatsregierungen solche finanzielle Subventionen zugesagt haben, dass an Fehlen der finanziellen Mittel nicht zu denken ist. Bei diesen zwei Übergängen fällt zudem erheblich in's Gewicht, dass auf beiden Seiten der Alpen je der nämliche Staat auf ausgedehnten Strecken Herr des Bodens ist und je die nämliche Gesellschaft die Bahnlinien auf beiden Seiten des Gebirges besitzt. In Folge dessen kommt den beiden Übergängen neben den grossen Verkehrs-Interessen auch eine grosse politische und militärische Bedeutung für die betreffenden Staaten zu: für Piemont, z. B., der festere Anschluss Savoyens an Piemont; für Oesterreich eine möglichst leichte Kommunikation aus dem Herzen seiner Monarchie mit seinem berühmten, italienischen Festungsvierecke. Aus allen diesen Gründen darf die Schweiz kaum daran zweifeln, dass die genannten zwei Alpenbahnübergänge ihre Verwirklichung finden werden, und, sollte dies auch nicht als mathematisch sicher angenommen werden können, so gebietet ihr doch die Klugheit, sich jetzt schon die nachtheiligen Folgen vorzustellen, welche das Gelingen der beiden Unternehmen für ihr eigenes Land nach sich ziehen müsste, und der diesfälligen Entwicklung nicht länger bloss als passiver Zuschauer gegenüber zu stehen.

Die Folgen nämlich, welche sich an die Erstellung jener zwei nichtschweizerischen Alpenübergänge mit Bezug auf die Schweiz einstellen würden, *wenn sie selbst keinen solchen Übergang besitzt*, liegen auf der Hand. Der ganze deutsche Bahnverkehr nach Italien und umgekehrt würde sich auf den Brenner, der französische auf den Mont-Cenis werfen. Für ihre eigene Verbindung mit Italien wäre die Schweiz entweder auf die langen Umwege des Mont-Cenis und des Brenner, oder aber an die gegenüber den neuen Verkehrsfortschritten sehr zurückstehenden alten Alpenstrassen gewiesen. Ihre zentrale Stellung für den Verkehr ganz Mittel- und Nord-Europas nach Italien und umgekehrt gieng verloren. In Bezug auf Zahl und Frequenz schöner Alpen-Strassen bisher vorausstehend, würde sie bald die verödetste Kette des Alpengebirges besitzen. Unser gesamtes Eisenbahnnetz, unsere ganze kommerzielle und politische Stellung zu Italien würden unendlich leiden.

Nach der von den Bundesbehörden bisher befolgten Politik ist aber an das Zustandekommen einer schweizerischen Alpenbahn nicht zu denken. Die schweizerischen Bahngesellschaften, welche bisher die öffentlichen Träger sol-

7. *Passage relatif aux projets de chemins de fer du Mont-Cenis et du Brenner.*

cher Bestrebungen waren, die Union Suisse und die Ligne d'Italie, sind, auf sich selbst beschränkt, nicht im Stande, irgend etwas Erkleckliches für ihre Projekte zu thun. Die Zentral-Bahn, sollte sie die Gotthardsbahn im Auge haben, wird für sich allein auch nie etwas Ernstes leisten können. In diesen kleinen schweizerischen Gesellschaften liegt gerade der grosse Gegensatz zu den mächtigern Kompagnien des Auslandes, die viel konzentrierte Interessen und damit zugleich viel mächtigere Hilfsmittel haben. So lange die schweizerischen Bahngesellschaften, deren Bahnnetze zusammengenommen nicht den Umfang desjenigen einer einzigen Paris-Lyoner- oder einer südösterreichisch-italienischen Gesellschaft erreichen, nicht ihre Kräfte vereinigen und von bisherigen, kleinlichen Rivalitäten abstecken, so lange jede Gesellschaft und jeder Kanton nur seinen Standpunkt und das, was ihm am Besten frommt, im Auge behält; so lange, mit einem Worte, jede an die Alpen gränzende Bahngesellschaft und jeder Alpenkanton einen eigenen Schienenweg über die Alpen anstrebt, auf so lange wird die Schweiz zu keiner Alpenbahn kommen.

Deshalb müssen die Bundesbehörden in Bezug auf diese Frage die bisherige *passive* Politik verlassen und zu einer *aktiven* übergehen. Es ist nicht die Aufgabe dieses Berichtes, auf eine vergleichende Prüfung der in Frage stehenden schweizerischen Alpen-Übergänge einzutreten und schon jetzt sich für den einen oder andern derselben oder für mehrere zugleich vorzugsweise sich auszusprechen. Dies wäre um so weniger möglich, als für eine solche Prüfung den Bundesbehörden zur Zeit noch ein Hauptelement, nämlich die nähern technischen Studien der in Frage kommenden Alpenpässe, fehlen. Das Nächste, was das unterzeichnete Departement mit gegenwärtigem Bericht bezweckt, ist gerade, solche Studien, Untersuchungen und Verhandlungen zu veranlassen, die ein Urtheil darüber ermöglichen, welcher oder welche der verschiedenen Pässe politisch, technisch, kommerziell und finanziell sich am Vortheilhaftesten darstellen.

Das Departement erlaubt sich, nur auf einige Grundsätze hinzuweisen, die in der Behandlung der Alpenbahnfrage vom schweizerischen Standpunkte aus in's Auge zu fassen sind:

Der Bund soll dahin wirken, dass die bisherigen isolirten oder sich bekämpfenden Bestrebungen einzelner Bahngesellschaften oder Kantone dahinfallen und die vorhandenen Kräfte so viel wie möglich zu dem nämlichen Ziele sich vereinigen.

Zu dem Ende ist für die Schweiz der oder diejenigen Alpenübergänge auszuwählen, die bei gleichen oder verhältnismässig nicht bedeutend grössern technischen Schwierigkeiten folgenden Forderungen entsprechen:

Grösstmögliche Berücksichtigung der politischen und militärischen Interessen der Schweiz in der Richtung namentlich, dass die Übergänge nicht alle zu nahe an der Gränze geschehen und wenn immer möglich die Bahnverlängerungen auf beiden Seiten der Alpen auf schweizerischem Gebiete sich befinden;

Berücksichtigung der Interessen einer möglichst grossen Anzahl von Kantonen, so dass sie in ihrem Verkehr nach und über die Alpen auf möglichst geringe Umwege verwiesen werden;

Berücksichtigung der Interessen einer möglichst grossen Anzahl der bestehenden schweizerischen Bahngesellschaften in der Weise, dass sie alle an den Vortheilen eines Alpen-Überganges verhältnismässig partizipiren;

Rücksichtnahme darauf, dass möglichst viele auswärtige Bahnen und Staaten an den schweizerischen Alpenübergängen beteiligt werden, dadurch, dass diese für ihren Verkehr über die Alpen eine kürzere Linie darbieten, als der Mont-Cenis und der Brenner.

Das unterzeichnete Departement schliesst dahin:

Der Bundesrath, ohne jetzt schon über den Vorzug des einen oder andern Eisenbahn- Alpenüberganges sich auszusprechen, wolle bei den gesetzgebenden Räten beantragen, es habe in der schweizerischen Alpenbahnfrage der Bund die Initiative zu ergreifen und in Folge dessen:

- a) die erforderlichen technischen Studien und sonstigen Untersuchungen anzuordnen, wofür von der Bundesversammlung der nöthige Kredit zu verlangen ist;
- b) zur geeigneten Zeit die nöthigen einleitenden Unterhandlungen mit den beteiligten ausländischen Regierungen, insbesondere mit Sardinien, an die Hand zu nehmen;
- c) ebenfalls die angemessenen Verhandlungen mit den schweizerischen Kantonen und schweizerischen Bahngesellschaften zu pflegen.⁸

8. *Le Conseil fédéral décide le 17 décembre 1859*: es sei der Gegenstand ans Departement zurückgewiesen in dem Sinne, dass dasselbe weitere Materialien über diese Frage sammle (E 1004 1/39, n° 5326).