

*Le Président de la Confédération, E. Welti,  
au Ministre de Prusse en Suisse, le Général von Röder.*

*Copie  
Aide-Mémoire<sup>1</sup>*

Bern, 3. März 1869

Durch das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852<sup>2</sup> ist der Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft den Kantonen und der Privatthätigkeit überlassen worden. Demgemäss haben die Kantone auch allein das Recht, auf ihrem Territorium Concessionen zu ertheilen. (§§ 1 u. 2 des genannten Gesetzes)

Der Bund als solcher darf weder Eisenbahnen bauen noch solche besitzen und betreiben.

Es steht ihm auch bei den Concessionsertheilungen durch die Kantone keinerlei Einfluss zu; er kann keine Concession verhindern, weil sie nicht im allgemeinen Interesse liegt und ebensowenig darf er aus irgend welchen Gründen von zwei oder mehreren Concurrencylinien die eine ausschliessen.

Der Bund hat gegenüber den cantonalen Concessionen nur eine einzige und zwar negative Befugniss, die darin besteht, den Bau einer Linie dann zu verhindern, wenn sie die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt. (§ 7)

Es ist leicht einzusehen, dass bei diesen staatsrechtlichen Verhältnissen dem Bunde eine initiative Haltung bezüglich der Alpeneisenbahnen verunmöglicht ist. Die Bundesbehörden dürfen sowenig selbst bauen, als sie berechtigt sind, die Richtung der Bahn vorzuschreiben. Der Bau und Betrieb der Alpenbahn ist wie derjenige jeder andern Bahn der Privatthätigkeit und den Cantonen überlassen.

Deshalb haben sich denn auch zwei Vereinigungen gebildet, welche aus Cantonen und Eisenbahngesellschaften bestehen, von denen die eine den Bau des Gotthard, die andere den des Lukmanier anstrebt. Beide haben seit Jahren die Vorarbeiten so gefördert, dass dieselben namentlich in Verbindung mit der italienischen Enquête als abgeschlossen betrachtet werden können.

Keines der beiden Projecte wird aber ohne die Mitwirkung des Auslandes möglich sein und darum wird sich auch nicht einmal eine Ausführungsgesellschaft bilden können, so lange sich nicht die auswärtigen Regierungen für den einen oder den andern Pass ausgesprochen haben.

Wenn daher eine auswärtige Regierung den Bau einer schweizerischen Alpenbahn in ihrem eigenen Vortheil erachtet und wenn sie überdiess die eine Richtung der andern vorzieht, so darf sie nicht eine staatsrechtlich unmögliche vorgängige Entschliessung der schweizerischen Behörden abwarten, sondern sie wird am besten thun, ihr Interesse durch eigene Initiative sicher zu stellen.

Diesen Zweck kann Preussen durch die blosser Erklärung an den schweiz. Bundesrath erreichen: dass es bereit sei über den Bau einer schweiz. Alpenbahn in

1. *Note en-tête du document*: «Als Notiz Herrn v. Röder zugestellt am 3. März 1869.»

2. *RO III*, pp. 170—175.

8 MARS 1869

263

Unterhandlungen zu treten, dass es aber eine eventuelle Theilnahme ausschliesslich dem Gotthard zuwenden werde.

Eine solche Erklärung würde die schweiz. Alpenbahnfrage sofort auf einen neuen fruchtbaren Boden stellen u. nothwendig sofort folgende Wirkungen haben:

a. Alle andern Concurrrenzprojecte würden verschwinden, sobald ihnen die Unterstützung des Auslandes entzogen ist; die sämmtlichen Interessen würden sich dem Gotthard zuwenden und die Bildung einer Ausführungsgesellschaft wäre gesichert.

b. Der Schweiz. Bundesrath würde in die Lage versetzt, in der Sache activ aufzutreten, weil nach der Bundesverfassung (art. ...) <sup>3</sup> nur ihm die Unterhandlung über Propositionen des Auslandes zukommt. Eine solche Erklärung von Seite des Auslandes und nur diese allein kann ihm die Freiheit der Action verschaffen, die ihm sonst durch die Gesetzgebung geradezu untersagt ist.

---

3. *Laissé libre par Welti. Il s'agit vraisemblablement de l'article 10 de la Constitution de 1848.*