

*Der Bundesrat an die Gotthardbahndirektion**Kopie*

S 6793. Konfidentiell

Bern, 3. Dezember 1875

Der Finanzausweis, welchen Sie uns seiner Zeit vorgelegt haben, gründete sich auf die Annahme, dass die Erstellung des ganzen Gotthardbahnnetzes, wie solches in den internationalen Verträgen¹ zwischen der Schweiz, Italien und Deutschland vorgesehen ist, eine Gesamtsumme von 187 Millionen Franken erheischen werde.

Da von dieser Summe 85 Millionen kraft Vertrags durch die drei Konventionsstaaten fest zugesichert waren, so betraf der Finanzausweis der Gesellschaft die Beschaffung von 102 Millionen, als derjenigen Summe, welche mit den Subventionen zusammengenommen dem angenommenen, nöthigen Baukapitale entsprach.

1. *Vgl. den Gotthardvertrag zwischen der Schweiz und Italien vom 15. 10. 1869 (AS 1869—1872, X, S. 555—577) und die Übereinkunft zwischen der Schweiz und Deutschland vom 28. 10. 1871 betreffend den Beitritt des Deutschen Reiches zu demselben (AS 1869—1872, X, S. 583—586). Zum Gotthardvertrag vgl. auch DDS 2, Thematisches Verzeichnis V.*



Wir erachteten die hiefür vorgelegten Nachweise als genügend, ermächtigten Sie zum Baubeginne und setzten die von Ihnen zu leistende Kautions, entsprechend einer Quote von 10% des gesammten Aktien- und Obligationskapitals auf 10 Millionen fest, welche von Ihnen geleistet wurden und in unsern Händen sind.

Seither hatten wir keine Veranlassung, uns weiter mit den finanziellen Verhältnissen der Gotthardbahn-Gesellschaft zu befassen. Wir nehmen keinen Anstand, Ihnen jeweilen die jährlichen Subventionen der schweizerischen Kantone und Eisenbahngesellschaften sowie Deutschlands und Italiens zu verabfolgen.

Wir hatten zwar, wenn auch nur ausserordentlich und nur im Allgemeinen, davon Kenntnis, dass der Bau der tessinischen Thalbahnen eine ansehnlich grössere Summe, als in dem Voranschlage, welcher dem Finanzausweise zu Grunde lag, für sie vorgesehen war, in Anspruch genommen hatte. Es lag indessen in dieser Thatsache, welche übrigens mit Anordnungen zusammenhing, die von uns gebilligt worden waren, nichts, was uns hätte bestimmen können, den finanziellen Stand der Gesellschaft zum Gegenstande unserer besonderen Aufmerksamkeit zu machen.

Seither haben Sie sich mit den Vorarbeiten für den Baubeginn der übrigen im Verträge aufgeführten Zufahrtlinien befasst und vom Verwaltungsrathe die Ermächtigung erhalten, auf Grund der demselben gemachten Vorlagen, welche indessen von finanziellen Nachweisen nicht begleitet waren, vorzugehen. Auch wir sind über die allgemeinen und besondern Ergebnisse der veranstalteten neuen Kostenberechnungen für diesen Theil des Nezes bis jetzt ohne offizielle Mittheilung geblieben. Dagegen haben wir wahrgenommen, dass sich seit einiger Zeit die öffentliche Presse der an der Unternehmung beteiligten und dieselbe subventionirenden Länder mit den Aussichten des Werkes und namentlich mit den finanziellen Verhältnissen der Unternehmung sehr angelegentlich beschäftigt und dass dieselben jüngst auch im Parlamente eines der beteiligten Nachbarstaaten zur Sprache gekommen sind.

Aus diesen Quellen, so trübe dieselben theilweise auch sein mögen, scheint sich immerhin zu ergeben, dass der Bau der vertragsmässigen und nunmehr successiv in Angriff zu nehmenden Zufahrtlinien eine bedeutend höhere Summe als die, zu welchen sie veranschlagt waren, beanspruchen wird und dass wir somit, bereits verausgabtes und zu verausgabendes zusammengenommen, vor einer wesentlichen Veränderung in den Voraussetzungen des Finanzausweises der Gesellschaft stehen.

Nun enthält der auf alle schweizerische Bahnen und Bahngesellschaften Anwendung findende Art.29 der Verordnung zum Eisenbahngesetz vom 1. Februar 1875² folgende Bestimmung:

«Erhöht sich während der Bauzeit der Voranschlag des Anlagekapitals, so ist binnen eines vom Bundesrathe festzustellenden Termins für die Dekung des Mehrbetrages vorzusorgen.»

«Es behält sich der Bundesrath im Weitern überhaupt vor, auf seinen, die finanziellen Grundlagen eines Unternehmens genehmigenden Beschluss zurückzukommen, wenn vor Übergabe der Bahn an den öffentlichen Verkehr die

2. AS 1874—1875, 1, S. 251.

186

10. DEZEMBER 1875

Grundlagen, auf welche der erwähnte Beschluss sich stützt, Änderungen erleiden würden.»

Das besondere Verhältnis, in welchem wir mit Rücksicht auf die Subventionen der Schweiz an die Unternehmung zu derselben stehen und mehr noch die Verantwortlichkeit, welche uns gemäss des Vertrages von Bern betreffend die Kontrolle über die Ausführung des Werkes und die Erfüllung der von der Gesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten gegenüber Italien und Deutschland obliegt, machen es uns zur ersten Pflicht, sofern sich die oben berührten ausserordentlichen Nachrichten bewahrheiten sollten, im Sinne des angeführten Artikels rechtzeitig die geeignet scheinenden Massregeln zu treffen.

Wir sind dermalen noch nicht auf diesem Punkte angelangt. Wohl aber sind wir in der Lage, unter Hinweis auf das Gesagte, an Sie die Einladung ergehen zu lassen, uns über die berührten Verhältnisse im Allgemeinen, insbesondere über die Punkte, welche vom Gesichtspunkte der Vorschriften des zitierten Bundesratsbeschlusses aus in Betracht kommen, Bericht zu erstatten, worauf wir uns, nach allfällig weiterer Anhörung weitere Massnahmen zu treffen vorbehalten.