

*Der Bundespräsident und Vorsteher des Politischen Departements, E. Welti,
an den schweizerischen Gesandten in Rom, G. B. Pioda*

S

Bern, 21. April 1876

Ich bescheinige Ihnen den Empfang Ihrer Depesche vom 18. d. M.¹ betreffend die Gotthardconferenz. Vor allem muss ich Sie ersuchen Ihre Mittheilungen zu ergänzen. Sie sagen in Ihrem Schreiben nicht was Sie mit jedem einzelnen Minister gesprochen haben und ebensowenig welcher derselben Ihnen die Mittheilung über den Beschluss gemacht habe die Conferenz nicht zu beschicken. Es ist uns von Wichtigkeit hierüber Aufschluss zu erhalten und im Weiteren namentlich auch zu erfahren welchen Standpunct Sie selbst eingenommen und welche Gründe Sie geltend gemacht haben um den Standpunct den wir in unserer Depesche vom 20. März² einnehmen zu wahren. Diese Sache ist von der grössten Wichtigkeit und die von Italien beabsichtigte Antwort ganz geeignet das Gotthardunternehmen in höchstem Grade zu gefährden. Wie der Bundesrath bereit ist alle ihm durch die Verträge auferlegten Pflichten zu erfüllen, so wird er ebenso bestimmt alle Zumuthungen ablehnen, welche ihm ohne Rechtsgrund gemacht werden. So wird er aus Art. II des Vertrages vom 15. Oct. 1869³ nie die Pflicht ableiten lassen den beiden andern Staaten Vorschläge zu machen in welcher Weise die finanzielle Lage der Unternehmung verbessert werden kann. Die aus jenem Artikel hervorgehende Pflicht ist von uns durch die Note vom 20. März erfüllt d. h. wir haben den beiden Seiten davon Kenntniss gegeben, dass sich das Unternehmen auf Grund des Vertrages vom 15. Oct. 1869 nicht durchführen lasse; in bezug auf alles weitere anerkennen wir keine andere Pflicht als sie den beiden andern Staaten auch obliegt. In diesem Sinne werden wir uns auf eine Antwort, wie Sie dieselbe in Aussicht stellen, bestimmt aussprechen.

Diese Antwort von Italien und Deutschland wird aber auch in anderer Beziehung Consequenzen nach sich ziehen, welche wahrscheinlich weder in Rom noch

1. Nr. 95.

2. Vgl. Nr. 98.

3. AS 1869—1872, X, S. 555—577.



in Berlin beabsichtigt sind. Kommt die Conferenz in den nächsten Monaten nicht zu Stande, so unterliegt es keinem Zweifel, dass Ende September die Arbeiten im Tunnel aufhören werden. Dieser Stillstand wird den Rücktritt der subventionirenden Cantone zur Folge haben und wenn sich dazu noch die Aussicht gesellt, dass ein Theil der Gotthardlinie nicht gebaut werden soll, so ist die allergrösste Gefahr vorhanden, dass die Schweiz nicht einmal im Stande sein wird bei einer neuen Combination nur die jetzigen Subsidien aufzubringen. Es ist mit einem Wort zu fürchten, dass die Einstellung der Arbeiten den Ruin des ganzen Unternehmens nach sich zieht.⁴ Da diess nicht die Absicht von Italien und Deutschland sein kann, so sollten diese Staaten auch nicht zu Mitteln greifen, welche über den Zweck hinausgehen. Wollen sie keine Conferenz von Experten, so sind wir bereit sofort eine diplomatische Conferenz anzunehmen, nachdem man uns Zeit zu den nöthigen Vorstudien gelassen hat.

Ich ersuche Sie nun dringend in diesem Sinne zu wirken und bemerke, dass es mir angenehm gewesen wäre, Ihre Nachricht telegraphisch zu erhalten, da zu befürchten ist, dass bei der Ankunft dieses Briefes die Antwort aus Berlin oder Rom schon abgegangen ist.

Über den Schlusssatz Ihres Schreibens füge ich noch folgende Bemerkung bei: Wenn man sich im dortigen Ministerium an dem Berichte der Direction gestossen hat, so mögen Sie darauf erwiedern, dass die Anschauungen und Urtheile der Direction den Bundesrath in keiner Weise berühren und dass es daher sonderbar ist, wenn man das Verhalten gegen den letztern von jenem Berichte abhängig machen will. Was die Sache selbst anbetrifft, so ist es eine unbestreitbare Thatsache, dass die beiden andern Staaten sich in der Kostenberechnung ebenso geirrt haben wie die Schweiz und dass der letzteren an diesem Irrthum keine Schuld beigemessen werden kann, die nicht auch die beiden andern träfe. Aus diesem Grund anerkennen wir auch keine Pflicht gegenüber den Folgen dieses Irrthums eine andere Stellung einzunehmen als die Mitcontrahenten.

ANNEX

J.I. 2/9

*Aufzeichnung des Bundespräsidenten und Vorstehers des Politischen Departements,
E. Welti*

WELCHE WIRKUNGEN ERGEBEN SICH AUS DER LIQUIDATION DER JETZIGEN GOTTHARDBAHNGESELLSCHAFT FÜR DIE WEITERE FORTFÜHRUNG UND VOLLENDUNG DES UNTERNEHMENS?

1. Sehr wichtige Fragen die bei dem Ausbruch des Concurse sofort auftauchen werden, sind in dem betreffenden Gesetz nicht gelöst. z. B.

a) Kann während des Concurse der Bau der Bahn fortgesetzt werden? Wird diese Frage bejahend entschieden, so ist es das *Bundesgericht*, welches Namens und auf Rechnung der Masse die Fortsetzung der Arbeiten leitet und damit an die Stelle der jetzigen Gesellschaft tritt und zum

4. *Vgl. dazu die Ausführungen von Welti in einer Aufzeichnung ohne Datum (als Annex abgedruckt).*

eigentlichen Bauherrn wird, eine Situation die factisch ganz unmöglich erscheint. Wollte das Bundesgericht diese Aufgabe auch übernehmen, so würde es nicht einfach von Favre die Fortsetzung seines Contractes verlangen können. Dieser würde sich darauf berufen, dass mit dem Conkurs der Vertrag hinfällig geworden sei und dass er nur gestützt auf ein neues Abkommen die Arbeiten fortsetze. Soll nun das Bundesgericht einen solchen Vertrag schliessen? Es ist offenbar die einzige Behörde die dazu legitimirt wäre. Auf wie lange soll ein solcher Vertrag abgeschlossen werden? Offenbar könnte er nur bis zur Beendigung der Liquidation gelten, also auf einen ganz unbestimmten Termin den sich Favre nicht gefallen lassen kann.

Wie werden sich aber die Gläubiger zu dieser Frage der Tunnelbau Fortsetzung stellen? Werden sie zugeben, dass die im Momente des Concurses vorhandenen Geldmittel, die ohne allen Zweifel zur Masse gehören, während des Concurses ausgegeben werden; oder werden sie nicht vielmehr verlangen, dass alle Werthe welche sich nicht als Pertinenzen der vollendeten Bahn oder der Bauten darstellen zu ihrer Befriedigung verwendet werden? Die grösste Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dass während des Concurses auch der Tunnelbau unterbrochen werden wird.

b) Eine zweite wichtige Frage ist die: Was ist bei der Liquidation Gegenstand des Verkaufes? Kann von einer Trennung zwischen den im Betrieb befindlichen Bahnen und den im Bau befindlichen die Rede sein? Ich glaube es nicht. Man wird das Fertige mit der Verpflichtung an einen Käufer überbinden dasselbe zu betreiben und das Unfertige auszuführen. Dass sich unter einer solchen Bedingung Niemand findet liegt auf der Hand. Die Abtrennung der Tessiner Thalbahnen und die getrennte Versteigerung ist aber auch nicht möglich, wenn man nicht in Zukunft zwei Gesellschaften haben will, was nicht nur sachlich unthunlich, sondern auch dem Staatsvertrag entgegen wäre.

2. Der Favre'sche Vertrag wird durch den Conkurs ohne Zweifel hinfällig. Wie steht es aber mit den Installationen? Dieselben sind nach dem Verträge über den Tunnelbau Eigenthum der Gesellschaft gehen aber in das Eigenthum von Favre über sobald derselbe den ihm von der Gesellschaft gemachten Vorschuss von 4 Millionen Franken zurückbezahlt hat (Art. 5). Die Rückzahlung geschieht auf dem Wege der Compensation, indem die Gesellschaft sich auf der Verdienstsumme des Favre bezahlt macht. Mit dem Eintritt des Concurses fällt die Möglichkeit der Compensation dahin und Favre wird das Eigenthum der Installationen beanspruchen mit dem Anerbieten den Tunnel aber nach ganz andern Stipulationen fortzusetzen. Wird aber Favre durch gerichtliches Urtheil Eigenthümer der Installationen, so ist er der Herr der Situation und kann jeder neuen Gesellschaft das Gesetz vorschreiben.

3. Eine Schwierigkeit eigenthümlicher Natur kann aus der Bestimmung von Art. 31 der Tessiner Concession entstehen, wonach der Canton auf die erstellten Linien und ihr Erträgniss sich eine Art Pfandrecht dafür bestellt hat, dass die gesammte Concession ausgeführt werde. Dieses Pfandrecht würde Tessin jedenfalls geltend machen und es wäre damit einem neuen Rechtsstreit gerufen.

4. Für die Obligationsgläubiger eröffnen sich folgende Aussichten:

Wenn dieselben die Bahn nicht ersteigern, so sind sie auf den Erlös derselben angewiesen. Dieser Erlös wird aber aus folgenden Gründen gleich Null sein:

Nach dem Devis der den Subventionsstaaten mitgetheilt wurde erfordern die noch auszuführenden Arbeiten ein Capital von Fr. 188 000 000. Eine neue Gesellschaft wird an dieses Capital erhalten: 1. die von der Gesellschaft geleistete Caution, insofern die Staaten ihr diese Verwendung geben wollen. Diese beträgt Fr. 10 000 000. 2. die noch ausstehenden Subventionen im Betrage von rund Fr. 65 000 000. Es bleiben also noch zu beschaffen rund *113 Millionen*. Diesem Capital steht eine Rente gegenüber welche im Maximum und nach Verlauf von einigen Jahren auf 7 Millionen geschätzt ist. Für die ersten Jahre wird auf mehr als 5 Millionen nicht gerechnet werden können d. h. es wird sich das Anlagecapital nicht verzinsen und demnach auch nicht erhältlich sein. Eine neue Gesellschaft kann also für die Bahn nichts bezahlen und wenn die jetzigen Obligationäre dieselbe übernehmen, so wird für ihre Forderungen nichts abfallen und dieselben werden in beiden Fällen ganz verloren sein. 4. Da es unmöglich sein wird das erforderliche Baucapital von Fr. 113 Millionen aufzubringen, so wird die Frage der weiteren Subventionen durch die Liquidation der Gesellschaft nicht beseitigt. Zu dieser Summe ist nämlich der Mehrbetrag der Tunnelkosten gegenüber dem jetzigen Vertragspreise noch zuzurechnen und mit mindestens 15 Millionen zu veranschlagen, so dass das nötige Gesamtcapital auf Fr. 128 Millionen ansteigt. Solange aber das Baucapital nicht auf 80—90 Millionen heruntergeht ist nicht anzunehmen, dass eine Gesellschaft dasselbe aufbringe.

Wie soll aber die Reduction erfolgen?

a) durch Reduction der Linien nicht; weil wir damit die schon versprochenen Subventionen einbüßen und weil überdiess eine Verständigung über die Reduction auch zwischen den Staaten Schwierigkeiten machen wird.

b) es bleibt also nur der Weg der weiteren Subventionen übrig, die nach obiger Supposition 38—48 Millionen betragen müssten. Die Differenz gegenüber den jetzt nötigen 60 Millionen ist weit geringer als die mit der Liquidation verbundenen Nachtheile; von dem ganz verlorren jetzigen Obligationencapital von 48 Millionen gar nicht zu reden.

c) Wollen die Staaten überhaupt keine weitem Subventionen mehr leisten, so wird das ganze Unternehmen notwendig aufgegeben werden müssen. In diesem Falle würden die Staaten ohne Zweifel auf die Caution greifen und damit ihre Zahlungen bis auf 9 Millionen zurückerhalten.

5. In obigen Notizen ist der Umstand nicht erwähnt, dass die blosse Unterbrechung der Bauten schon eine bedeutende Differenz im Baucapital bewirken kann. Nach den Berechnungen der Direction sind nämlich die Material und Arbeitspreise gegenüber dem Jahre 1875 um so viel gesunken, dass der Unterschied auf dem gesamten Baucapital etwa 8 Millionen Franken ausmacht. Voraussichtlich wird in einigen Jahren diese Ersparniss nicht mehr zu machen sein.