

Protokoll der Sitzung des Bundesrates vom 16. Dezember 1876¹

7153. Gotthardbahn Rekonstruktion

Politisches Departement. Antrag vom 14. Dezember 1876

Durch diesseitige Note vom 20. Merz² ist der deutschen und der italienischen Regierung von der finanziellen Lage der Gotthardbahn Kenntnis gegeben und damit der Vorschlag verbunden worden, es möchte zur Vorbereitung einer weitem Verständigung zwischen den Subventionsstaaten zuvörderst eine seitens der letztern zu beschickende Konferenz von Sachverständigen die von dem Oberingenieur der Gotthardbahn-Gesellschaft neu entworfenen Pläne und Kostenberechnungen³ untersuchen und begutachten, auch überhaupt alle für die ferneren Stadien in Betracht kommenden technischen Verhältnisse klarstellen. Mit gleichlautenden Noten vom 14. Juni⁴ erwiderten das auswärtige Amt des deutschen Reichs und das italienische Ministerium des Äussern, dass die beiden Regierungen sich nicht dazu entschliessen können, die vorgeschlagene Konferenz zu beschicken, dass sie sich dagegen gerne bereit finden werden, sobald der Bundesrath in der Lage sein sollte, den Zusammentritt einer diplomatischen Conferenz, wie solche 1869 stattgefunden, in Anregung zu bringen und derselben ein bestimmtes Programm zu unterbreiten, diese Conferenz zu beschicken und bei Berathung derjenigen Massnahmen mitzuwirken, durch welche die Weiterführung des Unternehmens ermöglicht werden könne. Infolge dieser Eröffnungen sind seitens des Departements, resp. des Bundesrathes, eine Reihe technischer Untersuchungen eröffnet worden, die nun soeben ihren Abschluss gefunden haben. Dieselben verfolgten das doppelte Ziel, einmal den Kostenbetrag des nach den Bestimmungen des Vertrags vom 15. Oktober 1869⁵ auszuführenden Nezes mit möglichster Genauigkeit festzustellen und sodann diejenigen Modifikationen im Bau und Betrieb dieses Nezes zu ermitteln, welche ohne wesentliche Beeinträchtigung des von den Subventionsstaaten verfolgten Zweckes zu einer Verminderung der Kosten führen könnten. In ersterer Richtung wurde die Gotthardbahndirektion zu einer Revision ihres Kostenvoranschlages vom Januar dieses Jahres veranlasst, welche eine wesentliche Reduktion desselben ergab. Der Kostenvoranschlag, sowie die von der Direktion zur Feststellung desselben aufgenommenen Detailpläne wurden dann von einer unterm 28. Merz ds. Jahres hierseits niedergesetzten Expertenkommission geprüft, deren Arbeiten vor wenigen Tagen zu Ende gedie-

1. *Abwesend: Anderwert.*

2. *Vgl. Nr. 98.*

3. *Vgl. den Bericht von Hellwag betreffend die zum Zwecke der Verwendung des Baucapitals der Gotthardbahn in Frage kommenden Reductionen des Bauprogrammes vom 9./12. 4. 1876 (E 53/198).*

4. E 53/193. *Vgl. auch den Annex.*

5. AS 1869—1872, X, S. 555—577.

hen und Ihrem wesentlichen Inhalte nach in gedruckten Protokollen⁶ enthalten sind.

Nach dieser Enquête ergibt sich ein erforderliches Gesamtbaucapital von Fcs. 260,821,578 statt Fcs. 187,000,000, welche letztere Summe die Subventionsstaaten ihren Verhandlungen von 1869 zu Grunde legten, und sonach ein Deficit von rund 74,000,000 Franken gegenüber den dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Mitteln. Wenn also auch gegenüber der frühern Annahme eines Deficits von 102,000,000 Fcs. eine wesentliche Reduktion eingetreten, so ist doch die Lage der Gesellschaft, wie sie in der Note vom 20. März dargestellt worden, immerhin unverändert geblieben, für die Subventionsstaaten aber damit die Veranlassung um so dringender geworden über diese Verhältnisse eine baldige Entschliessung zu treffen.

Das Departement beantragt nun den beiden Regierungen von diesem Stand der Sache Kenntnis zu geben, ihnen die Protokolle sowohl der Plenar- als der Sub-Commission für die Gotthard-Expertise, dann den revidirten Kostenvorschlag, endlich zwei Finanzprogramme vorzulegen und ihnen des Weiteren Folgendes zu eröffnen: Ohne den eigenen Vorschlägen der Subventionsstaaten vorzugreifen, erlaube sich der Bundesrath mit diesem Programm anzudeuten, auf welchem Wege das für Vollendung des Unternehmens fehlende Kapital beschafft werden könne. Mit den genannten Vorlagen glaube der Bundesrath den Wünschen der beiden Regierungen, für die in Aussicht genommenen Unterhandlungen einen festen Ausgangspunkt und eine fruchtbare Grundlage zu schaffen, gerecht geworden zu sein, und in dieser Voraussetzung erlaube er sich, die beiden Regierungen zum Zwecke der definitiven Vereinbarung über die gegenüber der dermaligen Finanzlage der Gotthardbahn zu treffenden Massregeln auf Ende des nächsten Monats zu einer Conferenz einzuladen. Das Departement legt zugleich den Entwurf einer gleichlautenden bezüglichen Note an die beiden Regierungen vor, welche in der Sitzung von gestern zur Einsichtnahme durch die Mitglieder auf den Kanzleisch gelegt wurde.

In der Discussion machten sich mehrfach Bedenken gegen den Passus der Note geltend, der sich auf die Übermittlung des Finanzprogramms bezieht, indem die Besorgnis geäussert wurde, es möchte gemäss der beantragten Fassung jenes Programm von den beiden Mitcontrahenten als Vorlage des Bundesrathes aufgefasst und er von ihnen bei demselben behaftet werden; es wurde daher jene Stelle dahin abgeändert, dass die beiden Programme ausdrücklich als von der Gotthardbahndirektion eingereicht bezeichnet wurden.⁷

6. E 53/193.

7. Vgl. E 1001 (E) q 1/113, Nr. 7153 a und b.

ANNEX

E 53/193

*Der deutsche Gesandte in Bern, M. von Roeder,
an den Bundespräsidenten und Vorsteher des Politischen Departements,
E. Welti*

N

Interlaken, 30./31. Mai 1876

Die Kaiserliche Regierung hat seiner Zeit die Ehre gehabt die Note richtig zu erhalten, welche Seine Excellenz der Schweizerische Bundespräsident Herr Welti unter dem 20. März d. J. dem Staatsminister Herrn Delbrück, über die finanzielle Lage der Gotthard-Bahn-Gesellschaft, adressirt hat.

Die in derselben enthaltenen Vorschläge sind dahin gerichtet, zur Vorbereitung einer weiteren Verständigung zwischen den Subventions-Staaten zuvörderst durch eine seitens der letzteren zu beschickende Konferenz von Sachverständigen die von dem jetzigen Ober-Ingenieur der Gotthardbahn-Gesellschaft neu entworfenen Pläne und Kostenberechnungen untersuchen und begutachten, auch überhaupt alle für die ferneren Stadien in Betracht kommenden technischen Verhältnisse klarstellen zu lassen.

Die Kaiserliche Regierung hat diese Vorschläge, sowie deren Ausgangspunkte und Ziele einer eingehenden Erwägung unterzogen und, wenn sie sich nach dem Ergebniss der letzteren nicht in der Lage sieht, die Eingangs erwähnte Note in kurzweg zustimmendem Sinne zu beantworten, so ist sie hierbei nirgend von einer Abgunst gegen das Gotthardbahn-Unternehmen geleitet.

Es liegt derselben fern, Angesichts der gegenwärtigen unerwünschten Wendung, diesem grossen Unternehmen ihre bewährte Theilnahme und ihr lebhaftes Interesse entziehen zu wollen, aber sie kann auch bei dem aufrichtigen Wunsche, dass die hierzu geeigneten Wege bald thunlichst gefunden werden mögen, weder die bestehenden Vertragsverhältnisse, noch die Erwägung auf das, was Deutschland in dieser Coniunctur übernehmen kann und darf, noch endlich die Rücksicht auf die öffentliche Meinung, und auf die den verfassungsmässigen Organen des Reiches vorzubehaltende Entscheidung ausser Betracht lassen.

Aus diesen Gründen ist die Kaiserliche Regierung noch nicht in der Lage, schon eine Stellung einzunehmen, aus welcher über die Grenzen der Erfüllbarkeit hinausgehende Verpflichtungen vorab hergeleitet werden möchten.

Indem dieselbe in diesem Sinne an die Beurtheilung der geehrten Vorschläge des Schweizer Bundesrathes herantreten musste, hat sie nach Durchsicht der neu aufgestellten Pläne und Berechnungen die Überzeugung genommen, dass sich von einer weiteren Prüfung derselben, eine erhebliche Ermässigung der Voranschläge und bezw. eine ins Gewicht fallende Verminderung der eventuellen Mehrkosten schwerlich erwarten lassen dürfte.

Die Kaiserliche Regierung ist an und für sich der Ansicht, dass wenn die Ausführung des Unternehmens gelingen soll, dies durch eine Beschränkung des ursprünglichen Programmes zu ermöglichen sein wird. Es dürfte sich daher zunächst um die Eventualität einer Ausscheidung solcher im Artikel 1 des Vertrages v. 15. October 1869 bezeichneter Linien handeln, welche nicht unbedingt nöthig sind, um eine ununterbrochene, durch den grossen Gotthard-Tunnel vermittelte Eisenbahn-Verbindung zwischen Deutschland und Italien herzustellen, sowie ferner um eine Erwägung etwa zulässiger Abweichungen von einzelnen im Artikel 2 des Vertrages enthaltenen technischen Vorschriften.

Vorschläge nach der einen oder anderen Richtung scheinen aber aus der Initiative einer rein technischen Konferenz, oder Vorschlägen der Subventions-Staaten, nach der Überzeugung der Kaiserlichen Regierung nicht hervorgehen zu können.

Die Schweiz, in welcher das grosse Unternehmen seinen eigentlichen, nicht nur räumlichen, sondern auch administrativen Schwerpunkt hat, deren staatlicher Oberhoheit dasselbe unterstellt ist, und in deren Gebiete namentlich die von einer etwaigen Programm-Veränderung betroffenen Linien belegen sind, wird vielmehr berufen und in der Lage sein, die entscheidenden Vorfragen so weit zu prüfen und zur Lösung zu bringen, dass sich daran weitere internationale Verhandlungen mit Aussicht auf die Möglichkeit eines Erfolges werden anknüpfen lassen.

16. DEZEMBER 1876

223

Soweit jene Vorfragen technischer Natur sind, hegt die Kaiserliche Regierung volles Vertrauen zu den an der Hand der bisherigen Erfahrungen anzustellenden Untersuchungen der Schweizerseits zu befragenden Sachverständigen, welchen überdies alles Material zu Gebote steht, das erforderlich ist, um über die entscheidenden Punkte Aufklärung zu gewinnen.

Für zu entsendende deutsche Techniker würde es unter diesen Umständen an einer die unmittelbare Förderung der Sache bezweckenden Aufgabe überhaupt fehlen.

Dies sind die Gründe, aus denen die Kaiserliche Regierung sich von der in Vorschlag gebrachten technischen Vorkonferenz einen Erfolg nicht versprechen kann, und es sich deshalb glaubt versagen zu müssen, der an sie gerichteten Einladung zu deren Beschickung Folge zu geben.