

*Protokoll der Sitzung des Bundesrates vom 23. Juli 1886<sup>1</sup>*

## 3419. Baufondrest der Gotthardbahn

Post- und Eisenbahndepartement. Antrag vom 20. Juli 1886

Das Departement legt das Protokoll<sup>2</sup> der am 1., 2. und 3. Juli zwischen dem Vertreter der Schweiz (Herrn Bundesrat Welti) und denjenigen von Deutschland und Italien bezüglich des *Baufondrestes der Gotthardbahn* stattgefundenen Beratungen vor.<sup>3</sup>

Demselben ist zu entnehmen:

Die deutsche und die italienische Delegation beharren zunächst auf dem Begehren, dass die Gotthardbahn verhalten werde, sich jeder Verfügung sowohl über das bei dem Bau ersparte Kapital als über die Zinsen desselben zu enthalten, solange das zweite Geleise nicht gebaut sei. Der schweizerische Delegierte bestreitet dieses Begehren, indem er sich darauf stützt, dass das Verhältnis des Bundesrates zu der Verwaltung der Gotthardbahn die beiden Mitcontrahenten nicht berühre, und es ihnen daher auch nicht gestattet sein könne, zu bestimmen, ob dieser oder jener Betrag so oder anders verwendet werden solle. Indessen sei die schweizerische Regierung bei den bestehenden tatsächlichen Verhältnissen (d. h. bei dem Vorhandensein eines Baufondrestes von 10 Millionen) in der Lage, die Garantie zu übernehmen, dass jederzeit die Mittel zur vertragsmässigen Erstellung des zweiten Geleises in dem Betrag des Baufondrestes bereit stehen und zur Erstellung dieses Geleises verwendet werden. Diese Erklärung werde jedoch unter der Bedingung abgegeben, dass die von den beiden Mitcontrahenten gestellten Begehren als gegenstandslos und hinfällig erklärt werden.

Hierauf geben die Delegierten Deutschland's und Italien's «für jezt» den bisherigen Standpunkt auf und stellen sich auf den Boden des Art. I, 2 des Vertrags vom 12. März 1878<sup>4</sup>, indem sie verlangen, dass der Bundesrat sich verpflichte, für die Erstellung des zweiten Geleises innerhalb einer Frist von 5 Jahren zu sorgen.

Die schweizerische Delegation erklärt, dass die in Betracht kommenden Verhältnisse noch nicht in einer Weise geprüft seien, welche es der schweizerischen Regierung erlauben würde, sich zur Zeit schon in einer bindenden Weise auszusprechen. Sie müsse namentlich darauf aufmerksam machen, dass die Baufrist nicht willkürlich angenommen werden dürfe, sondern sich u. a. nach den vorhandenen Mitteln richten müsse, in der Weise, dass die voraussichtlichen jährlichen Bauausgaben durch die jeweilen zur Verfügung stehenden Kapital- und Zinsbeträge des Baufondrestes gedeckt werden können. Diese Rechnung lasse sich nur dann aufstellen, wenn ein Bauplan und ein wenigstens annähernder Kostenvoranschlag vorhanden sei. Der Mangel dieser Vorarbeit sei für sich allein schon hinreichend, um der schweizeri-

1. *Abwesend: Droz, Hammer und Ruchonnet.*

2. E 53/192.

3. *Vgl. auch das BR-Prot. vom 11. 5. 1886 (E 1004 1/145, Nr. 2081).*

4. AS 1879, 4, S. 169–180.

schen Delegation das Eintreten auf die Frage des zweiten Geleises zu verunmöglichen. Immerhin sei der Bundesrat bereit, sofort alle Vorarbeiten an die Hand zu nehmen, welche notwendig seien, um eine bestimmte Erklärung abzugeben, und er mache sich verbindlich, dieselbe den beiden Mitcontrahenten zur Kenntnis zu bringen.

Die beiden andern Delegationen bestehen jedoch auf ihrem Antrag, und da der schweizerische Delegirte seinerseits wiederholt erklärt, auf denselben nicht eingehen zu können, so werden die Verhandlungen geschlossen. Es entstehen nun die Fragen:

1. Soll der Bund sich auf das Begehren der beiden andern Staten inbezug auf den Bau des zweiten Geleises einlassen, und

2. was hat inbezug auf die Sicherstellung der Schweiz durch die Gotthardbahn zu geschehen?

Ad 1. Über die Verpflichtung der Schweiz, das zweite Geleise zu bauen, besteht kein Zweifel; auch die Gotthardbahn stellt ihre Verbindlichkeit nicht in Abrede. Die Frage ist nur die, ob die Verpflichtung schon fällig sei. Der Vertrag vom 12. März 1878 sagt darüber in Art. I, 2: «les lignes d'accès d'Erstfeld (ou Silenen) à Göschenen et d'Airolo à Bodio seront prévues pour recevoir la double voie en cas de besoin. En attendant, ces lignes seront construites pour une voie, cependant, partout où plus tard, en cours d'exploitation, l'élargissement de la plate-forme ne serait plus possible ou entraînerait un surcroit de dépenses considérable par exemple dans les longs tunnels, les grands ponts, les murs, terrassement, etc., ces travaux seront de prime abord exécutoires pour deux voies».

Von deutscher und italienischer Seite wird dieser Bestimmung folgende Interpretation gegeben:

a. der Vertrag sagt einfach, wie der Unterbau zu erstellen sei, und keineswegs, unter welchen Bedingungen das zweite Geleise erstellt werden müsse; es ist namentlich mit keinem Worte die Erstellung des zweiten Geleises von dem Verkehr abhängig gemacht.

b. In dem Vertrage wird verlangt, dass in den langen Tunneln, auf den grossen Brücken, bei den Mauern, Terrassirungen, etc. der Unterbau von Anfang an ohne allen Verzug (de prime abord) so hergestellt werde, dass das zweite Geleise ohne weiteres gelegt werden kann. Diese Verpflichtung hat die Gotthardbahn nicht erfüllt und es belaufen sich die Kosten für diese Arbeiten, für welche sie im Verzug ist und die allein eine Zeitdauer von einigen Jahren in Anspruch nehmen, auf mehrere Millionen Franken.

Das Departement hält die erste dieser Behauptungen nicht für gerechtfertigt; die Worte «en cas de besoin» sind allerdings nicht auf den Verkehr bezogen, sondern ganz allgemein hingestellt und können auch von der Sicherheit des Betriebes verstanden werden, was denn auch von deutscher und italienischer Seite in der Konferenz sehr wesentlich betont worden ist; aber immerhin ist auch der Nachweis, dass der Betrieb ohne das zweite Geleise gefährdet erscheine, nicht geleistet.

Anders verhält es sich mit der zweiten Behauptung; denn es muss zugegeben werden, dass eine Reihe von sehr bedeutenden Arbeiten, welche schon bei der Eröffnung der Bahn hätten fertig sein sollen, heute noch nicht ausgeführt sind (s. das bei den Akten liegende Verzeichnis)<sup>5</sup>. Wenn daher die Staten die Anhandnahme dieser

5. E 53/192.

Arbeiten jederzeit verlangen können, so kann sich die Schweiz dessen nicht weigern, zumal die Mittel dazu vorhanden sind. Müssen aber diese Arbeiten vorgenommen werden, so ist damit der Bau des zweiten Geleises begonnen und die einzige Streitfrage ist im Grunde nur noch diejenige der Baufrist. Auf diese Frage einzutreten hält das Departement nicht für angezeigt, solange die Verwaltung noch nicht darüber gehört worden ist.

Ad 2. Betreffend die Frage, was in bezug auf die Garantien zu geschehen habe, die der Bund von der Gotthardbahn zu verlangen hat, ist in den Berichten des Departements, auf welche sich der Beschluss vom 22. September 1885<sup>6</sup> stützt, das Nötige schon gesagt worden. Seitdem hat die Verwaltung der Gotthardbahn den Ausweis über den Betrag des Baufondrestes geleistet, und es ergibt sich daraus, dass zur Zeit, d. h. auf den 31. August 1885 noch verfügbar waren Fr. 10,302,124.79, während nach den durch das Departement veranlassten Kostenberechnungen das zweite Geleise Fr. 12,500,000 kosten wird. Nun ist aber ferner zu erinnern, dass das zweite Geleise nicht die einzige Bauanlage verlangt, die in nächster Zeit bevorsteht, sondern dass auf die Stammlinie folgende *nicht vertragsmässig vorgeschriebene* Summen verwendet werden sollen:

[...]<sup>7</sup>.

Wird bloss die Summe in Rechnung gezogen, welche für das zweite Geleise auszugeben ist, zu dessen Erstellung die Schweiz, ganz abgesehen von dem Beginn und der Dauer, vertraglich verpflichtet ist, so beträgt das Defizit:

Kosten des 2. Geleises	Fr. 12,500,000
vorhandene Mittel	Fr. 10,300,000
Defizit	Fr. 2,200,000

Für diese Summe hat sich der Bundesrat, wenn er den Bund nicht kompromittieren will, zu deken, was nur dadurch geschehen kann, dass die sämtlichen Zinse des Baufondrestes von Fr. 10,300,000 so lange zum Kapital geschlagen werden, bis die Bausumme ergänzt ist und um den Betrag von Fr. 2,200,000 angewachsen sein wird. Um dieses zu ermöglichen, ist die Verfügung notwendig, dass die sämtlichen Zinse künftig zum Kapital geschlagen werden müssen und also die bisherige Verwendung von zwei Dritteln derselben zugunsten der Betriebskasse aufzuhören hat.

Das Departement stellt daher folgende Anträge:

1. Es wird der Gotthardbahn zur Kenntnis gebracht, dass die beiden Subventionsstaaten (Deutschland und Italien) die Erstellung des zweiten Geleises im Verlaufe von fünf Jahren auf den durch Art. 1, 2, des Vertrages vom 12. März 1878 vorgesehenen Strecken verlangen, und zwar in der Meinung, dass, wenn die schweizerische Regierung sich verpflichtet, für die Erstellung des Geleises innert dieser Frist zu sorgen, der Anstand über die Verwendung der Gelder als vollkommen erledigt zu betrachten sein würde.

2. Die Verfügung des Bundesrates vom 8. Mai 1883<sup>8</sup> über die Verwendung der Zinse des Baufondrestes wird aufgehoben und beschlossen, dass die sämtlichen

6. E 1004 1/142, Nr. 4345.

7. Es folgt eine Aufzählung von unmittelbar notwendigen Ausgabeposten und deren finanzielle Veranschlagung, welche ergibt, dass sich das Defizit auf Fr. 6 900 000 beläuft.

8. E 1004 1/133, Nr. 2319.

Zinse des Baufondrestes und zwar schon in der Rechnung pro 1886 vollständig dem Kapital zugeschlagen und über das letztere ohne Zustimmung des Bundesrates nicht verfügt werden darf.

3. Das Eisenbahndepartement wird beauftragt, nach Eingang des in Betreff von N<sup>o</sup>1 und 2 von der Gotthardbahn zu gewärtigenden Berichtes dem Bundesrat Antrag darüber zu hinterbringen, welche Stellung die Schweiz inbezug auf den Bau des zweiten Geleises den beiden andern Staten gegenüber einzunehmen habe.<sup>9</sup>

Der Bundesrat stimmt zu.

---

9. Am 8. 2. 1887 beschloss der Bundesrat: [...] Antrag an die schweizerischen Gesandtschaften in Berlin & Rom, die in dem Konferenzprotokolle vom 1., 2. & 3. Juli 1886 (E 53/192) in Aussicht gestellte Antwort [...] dahin abzugeben, dass der Bundesrat bereit sei, die Gotthardbahn zum Bau des II. Geleises auf den Strecken Erstfeld-Göschenen und Airolo-Bodio zu verhalten, und dafür zu sorgen, dass das zu erbauende Geleise innert der Frist von längstens 10 Jahren, vom 1. Januar 1887 an gerechnet, dem Betriebe übergeben werde (E 1004 1/148, Nr. 774).