

www.e-rara.ch

Ja oder nein

Bürkli, C.

Zürich, 1879

ETH-Bibliothek Zürich

Shelf Mark: Rar 50164

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-102840>

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien - von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material - from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes - des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

Bircher Conv 2289

Ja oder Nein.

Die

Gotthard-Subvention

vor dem

Schweizervolke

am

19. Januar 1879.

Sto.



Kat.

Zürich

Bei Drell Füssli & Co.

1879

5. MRZ. 1975

ETH-Bibliothek



EM000004851516

In der hochwichtigen Frage der Gotthardsubvention, über welche das schweizerische Volk am 19. Januar 1879 seinen folgeschweren Entscheid abzugeben hat, gestattet sich das unterzeichnete von der Zürcher Delegirtenversammlung gewählte Central-Comite ein offenes freies Wort an die Stimmberechtigten zu richten.

Zürich, im Dezember 1878.

- C. Bürkli**, Kommandant.
- L. Forrer**, a. National-Rath.
- A. Meister**, Oberstlieutenant.
- S. Klaf**, Erziehungs-Rath.
- R. Peter-Hüni**.
- J. J. Pfenninger**, Fürsprech.
- Reiss-Huber**, Kantons-Rath.
- G. Vogt**, Professor.
- S. Wild-Wirth**.

„In gemeinen Sachen soll Jeder nicht
als Bürger oder Landmann von dem
oder diesem Ort, sondern als Schweizer
denken.“

Joh. v. Müller.

Seit Jahrhunderten hat ein großer Theil des Verkehrs aus dem Süden nach dem Norden Europas sich den Weg über unsere Alpen gewählt und dadurch in allen Gauen des schweizerischen Vaterlandes wesentlich zur Förderung des allgemeinen Wohlstandes beigetragen. Handel und Wandel wurden gehoben und der Industrie durch leichtere Herbeischaffung der Rohstoffe und durch Erweiterung der Absatzgebiete ihrer Fabrikate die für sie nöthigen Lebens- und Existenz-Bedingungen geschaffen. Tausenden von Familien wurde Gelegenheit geboten, sicheren Verdienst zur Begründung ihres Wohlstandes zu finden.

Privaten, Gemeinden, Kantone und das gesammte Vaterland haben daher jederzeit ein Hauptaugenmerk darauf gerichtet, die Verkehrswege über die Alpen und durch die Schweiz hindurch theils ihrer Zahl nach möglichst zu vermehren und theils die erstellten Wege fortwährend in bestem Zustande zu erhalten. Große Opfer wurden hiefür gebracht; doch sie waren nicht vergeblich, denn sie trugen bis auf den heutigen Tag reichliche Zinsen.

Wie dann aber in den uns benachbarten Ländern Eisenbahnen über die Alpen gebaut worden waren, in Oestreich die beiden Alpenbahnen Semmering und Brenner, in Frankreich bezw. Italien die Eisenbahn durch den Mont-Genis, wurde dem durch die Schweiz gehenden Verkehr ein tödtlicher Schlag versetzt, weil der lange, mühsame und kostspielige Weg über die Schweizer-Alpen nicht in Concurrenz treten konnte gegenüber dem neugeschaffenen, billigeren, sicherern und schnelleren Schienenwege. Die Schweiz stand daher mit diesem Augenblicke vor einem Entweder — Oder. Entweder den Verkehr für alle Zeiten zu verlieren, oder aber auch die Erstellung einer Alpen-Eisenbahn allen Ernstes anzustreben.

Die Wahl konnte nicht schwer fallen! Einsichtige Männer, gute, getreue Eidgenossen, die ein warmes Herz für das Wohl und Weh des Landes hatten, stellten sich an die Spitze verschiedener Projekte; allein unzählige, unüberwindliche Schwierigkeiten thürmten sich vor ihrem ernstesten und energischsten Streben auf, so daß die größten Anstrengungen lange Zeit erfolglos blieben. Erst als der Gedanke auftauchte, einen durch die Mitte des Schweizerlandes hindurchziehenden Schienenweg über und durch die Alpen — durch den Gotthard — zu erstellen, konnte die Hoffnung auf Erfolg Grund fassen. Einmal wurde durch dieses Project den Gesamt-Interessen des Landes die beste und größte Rechnung getragen, weil die große Mehrheit der Schweizer-Kantone an diesem centralen Wege zunächst theilhaftig ist, und anderseits war dieses Project wie kein zweites so sehr geeignet, fremde Hülfe, die Unterstützung der benachbarten Staaten Italien und Deutschland herbeizuziehen, ohne welche eine schweizerische Alpenüberschreitung von vorneherein als eine absolute Unmöglichkeit bezeichnet werden mußte.

Es ist hier wohl nicht nöthig im Einzelnen noch aufzuführen, wie das Gotthardproject nach und nach eine feste, faßbare Gestalt angenommen hat; nur so viel sei gesagt, daß unendlich viele Schwierigkeiten zu überwinden waren bis eine Gesellschaft gesichert und eine feste Grundlage gefunden war. Am 15. Oktober 1869 wurde ein Vertrag zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn abgeschlossen und am 28. Oktober 1871 erklärte das Deutsche Reich seinen Beitritt zu dieser Uebereinkunft. Damals nahm man an, daß das gesammte Unternehmen um die Summe von 187 Millionen werde erstellt werden können. Italien verpflichtete sich 45 Millionen, Deutschland 20 Millionen und die Schweiz 20 Millionen Franken Subventions-Kapital zu leisten; der Gesellschaft blieb also noch übrig, den Rest von 102 Millionen in Aktien und Obligationen zu beschaffen.

Damit war nun das Unternehmen aus dem Stadium eines bloßen Projectes hinausgetreten. Es wurde lebensfähig, hatte Fleisch und Blut gewonnen.

Wie wurde die Schweizerische Subvention von 20 Millionen aufgebracht?

War auch zwischen den drei genannten Staaten ein förmlicher Vertrag abgeschlossen worden, so war damit dem Unternehmen keineswegs der Stempel eines Staatsunternehmens aufgedrückt. Wie es nicht anders sein konnte, hatte der Schweizerische Bundesrath die Unterhandlungen mit Deutschland und Italien führen und zum Vertrags = Abschlusse bringen müssen, denn mit den betheiligten Kantonen konnten die fremden Regierungen nicht verhandeln. Der Bundesrath war das einzige Organ, das berufen war, die Unterhandlungen zu pflegen. Er that das in gehöriger Form und die Bundesversammlung sanctionirte jeweilen die von ihm mit den betheiligten Staaten vereinbarten Verträge. Ein Weiteres und Mehreres wurde damals von der Eidgenossenschaft als solcher nicht verlangt. Die der Schweiz zugetheilte Subvention von 20 Millionen wurde dann auch nicht vom Bunde, sondern von den Kantonen und einigen Bahngesellschaften übernommen. Die Vertheilung war folgende:

Zürich übernahm	Fr. 1,500,000
Bern "	" 1,100,000
Luzern "	" 2,150,000
Uri "	" 1,000,000
Schwyz "	" 1,000,000
Unterwalden übernahm	" 60,000
Zug "	" 250,000
Solothurn "	" 300,000
Baselstadt "	" 1,200,000
Baselland "	" 150,000
	<hr/>
Uebertrag	Fr. 8,710,000

	Uebertrag Fr.	8,710,000
Schaffhausen	" "	150,000
Aargau	" "	1,020,000
Thurgau	" "	100,000
Tessin	" "	3,000,000
Nordost- u. Centralbahnübernahmen	"	7,020,000
	Summe Fr.	20,000,000

An diese 20 Millionen sind bis heute bereits Fr. 12,444,000 einbezahlt und für die Resteinzahlung haben sich alle Beteiligten — Zug mit noch restirenden Fr. 168,161 ausgenommen — neuerdings verpflichtet.

Das Zürcher Volk beschloß am 22. Mai 1870 mit über 30,000 Stimmen, die ihm zugetheilte Quote von 1,500,000 Fr., wovon Zürich und die Ausgemeinden zum Voraus Fr. 350,000 übernommen hatten, zu leisten. Die übrigen Kantone folgten dem Beispiele Zürich's und die Schweiz hatte auf diese Weise ihre Subventionen gefunden. Sie war stolz darauf!

Wie lautet das ursprüngliche Bauprogramm?

Der mit Italien und Deutschland abgeschlossene Vertrag antwortet auf diese Frage klar und bestimmt. Die Vertragstaaten vereinigen sich, um die Verbindung zwischen den deutschen und den italienischen Eisenbahnen mittelst einer schweiz. Eisenbahn durch den St. Gotthard zu sichern. Das zu diesem Zwecke zu erstellende Gotthardbahnnetz umfaßt folgende Linien:

Luzern-Rüschnacht-Zimmensee-Goldau,
Zug-Goldau,
Goldau-Flüelen-Biasca-Bellinzona,
Bellinzona-Lugano-Chiasso,

Bellinzona-Magadino-italienische Grenze gegen Luino, mit
Zweigbahn nach Locarno!

Dieses Netz wird eine Länge von ca. 263 Kilometern erhalten.

Die Linie Flüelen nach Biasca soll doppelspurig gebaut, die
übrigen Linien können einspurig erstellt werden.

Zwischen **Göschenen** und **Airolo** ist ein Tunnel in grader
Linie zu erstellen.

Das ist im Großen und Ganzen das ursprüngliche Bau-
Programm.

Hinsichtlich des großen Gotthardtunnels sei hier bemerkt, daß
die Baute am 7. August 1872 dem Herrn Louis Favre von Genf
vertraglich übergeben wurde.

Der Tunnel liegt auf 1100 Meter Meereshöhe und wird
14,900 Meter oder 49,339 Fuß, über 3 Wegstunden lang. Die
Gotthardbahn-Gesellschaft bezahlt dem Uebernehmer für fertig gestellte
Arbeit feste Einheitspreise; man berechnet die Gesamtsumme der
Erstellungskosten auf ca. 56 Mill. Fr. Der Tunnel muß inner-
halb 8 Jahren vom 1. October 1872 an gerechnet in allen Theilen
vollendet sein. Die Arbeiten sind nach einem festen Programm auf
die 8 Baujahre zu vertheilen. Schreitet der Bau nicht program-
mäßig vor, so ist die Gesellschaft berechtigt, die Arbeiten auf Kosten
und Gefahr des Unternehmers selbst fortzusetzen. Der Bau-Uebernehmer,
Herr Favre, mußte bei Unterzeichnung des Vertrages eine Kaution von
8 Mill. Fr. erlegen.

Für jeden Tag früherer Vollendung zahlt die Gesellschaft dem
Hrn. F. eine Prämie von Fr. 5000, wogegen ihm für jeden Tag
späterer Vollendung ein Abzug von Fr. 5000 innerhalb der ersten
6 Monate und Fr. 10,000 per Tag während der folgenden 6 Monate
gemacht wird.

So lautet das Programm und so die wesentlichsten Be-
stimmungen über die Erstellung des großen Tunnels.

Wie weit ist das Bauprogramm bis heute vorgerückt?

Ein Theil des Gotthardbahnnetzes ist schon seit längerer Zeit im Betrieb. Von **Biasca** bis **Locarno** und von **Lugano** bis **Chiasso** ist die Bahn fix und fertig und dient bereits dem Verkehr. Man heißt diesen Theil der Bahn gewöhnlich die tessinischen Thalbahnen, obwohl die Bezeichnung nicht ganz zutreffend ist, da denselben mehr der Charakter einer Berg- als Thalbahn zukommt. Die Länge dieser fahrbaren Strecke beträgt ca. 67 Kilometer und die Baukosten belaufen sich auf über 32,200,000 Fr. Die Ueberschreitung des Voranschlages um ca. 17,600,000 Fr. hat großes Aufsehen und auch nicht geringen Unwillen hervorgerufen. Die Verwaltung hat sich bei den Bundes- und den Gesellschaftsbehörden damit zu rechtfertigen gesucht, daß sie den Nachweis leistete, 1) daß die Baukosten ein Bahnstück in sich schließen, welches in dem Kostenanschlag der internationalen Konferenz nicht in Rechnung gebracht worden ist; 2) daß der ursprüngliche Kostenvoranschlag sehr lückenhaft und nach dem Urtheile von allen Sachmännern um viele Millionen ungenügend war; 3) daß während des Baues schadenbringende Naturereignisse eingetreten waren, die einen Theil der erstellten Arbeiten zerstörten und die Abänderung des Tracés auf einzelnen Strecken nothwendig machten, 4) daß es unrichtig ist, wenn man die sämtlichen Baukosten für die Bahnhöfe der bis jetzt erstellten Strecke allein belastet und 5) endlich, daß seit der Erstellung des Kostenvoranschlages bis zur Vergebung der Arbeiten eine ganz erhebliche Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise eingetreten war.

Was die Tunnelbaute Göschenen-Airolo anbetrifft, so rückt dieselbe, Dank der geschickten Leitung des Herrn Favre, in sehr befriedigender Weise vor; der tägliche Fortschritt bewegt sich zwischen 6 und 9 Meter. Heute sind bereits 12,000 Meter oder eine Strecke von $2\frac{1}{2}$ Wegstunden im Berge durchbrochen, so daß alle Hoffnung

gehegt werden kann, daß große Werk werde auf den vertragsgemäßen Termin vollendet sein.

Was nun den noch übrigen Theil des Netzes, die sogenannten Zufahrtslinien Zinnen-Brücken-Flüel-Göschenen und Airola-Biasca anbetrifft, so sind die Pläne und Voranschläge fix und fertig. Von heute auf morgen kann die Arbeit in Angriff genommen werden.

Aus dem Gefagten erhellt also, daß schon ein schönes Stück an das Riesenwerk des 19. Jahrhunderts erstellt ist!

Wie gestaltete sich die finanzielle Lage der Gesellschaft?

So erfreulich das Bild des Fortschreitens der technischen Arbeiten, so sorgenvoll gestaltete sich nach und nach die finanzielle Situation der Gesellschaft.

Die Erfahrungen, welche man mit den Tessinischen Thalbahnen gemacht hatte und sodann ganz besonders die inzwischen vorgenommene genaue Bearbeitung des Traces und die gründliche, möglichst zuverlässige Prüfung aller Detail-Voranschläge führten die Bauleitung der Gesellschaft zu der erschreckenden Ueberzeugung, daß für die programm-gemäße Ausführung des Unternehmens ein Kapital von 289 Mill. Fr. nöthig sein werde, also 102 Mill. Franken mehr als seiner Zeit von der Konferenz der beteiligten Staaten veranschlagt worden war!

Wie nun helfen? Wenn irgendwo, so muß man hier sagen, daß guter Rath theuer ist. Die Gesellschaftsbehörden, der Bundesrath, die internationale Konferenz beschäftigten sich schon seit bald drei Jahren mit der Lösung dieser Frage. War die Berechnung des Defizites von 102 Mill. eine richtige und somit die ursprüngliche von 187 Mill. Gesamt-Baukosten irrtümlich, so stehen nur zwei Wege offen, um aus der schwierigen Position herauszukommen.

Der erste ist der, daß man wieder auf denselben Standpunkt zurückkommt, den man bei der ersten Finanzierung der Gesellschaft

eingenommen. Damals sagte man ganz einfach: die Bahn kostet 187 Mill. Fr. Wie viele von diesen Millionen werden verzinst werden können? Die Antwort lautete dahin, daß voraussichtlich 85 Millionen Subvention nöthig seien, um den Rest bis auf 187 Mill. alsdann sicher von Privaten erhalten zu können. Also kam man angesichts der noch nöthigen 102 Mill. zu dem Schlusse, es müsse die Subvention um diese Summe von den Vertragsstaaten vermehrt werden, um die Ausführung der Gotthardbahn zu ermöglichen. Man hat der Gesellschaft schon den Vorwurf gemacht, daß sie einem Gutachten, welches ihr von Fachmännern der Vertragsstaaten zugestellt wird und das den Voranschlag als genügend erklärt, Vertrauen geschenkt hat. Sie hatte aber keinen Grund, eine irrthümliche Berechnung vorauszusetzen und durch neue langwierige und äußerst kostspielige Untersuchungen den Abschluß des Staatsvertrages zu verzögern. Soll sie nun dafür gestraft werden? Es wäre das mehr als unbillig, es wäre ungerecht. Billig und gerecht ist es aber, wenn die, welche den Irrthum begangen, nun auch wieder ehrlich und redlich die nöthige Hülfe bringen. Ist das aber möglich? — Mußte man sich leider auf diese Frage erwidern, daß jetzt die Summe von 102 Mill. unmöglich auf dem Subventionswege erhältlich sei, so führte das mit logischer Nothwendigkeit auf den zweiten Weg, der aus der Noth helfen kann. Und dieser heißt:

Reduktion des Projektes.

Dieser Weg ist dann auch betreten worden. Nicht bloß sind die neuen Pläne und Voranschläge von sachkundigen Männern bis ins Einzelne geprüft und um mehr denn 30 Millionen beschnitten worden, sondern es trat im Juli v. J. durch Veranlassung der schweizerischen Bundesbehörde eine internationale Konferenz von Abgeordneten der drei theilgenommenen Staaten in Luzern zusammen und beschloß, an der Hand eines möglichst zuverlässig ausgearbeiteten, reichhaltigen Materials die Reduktion des Bauprogrammes. Sie verzichtete vor der Hand auf die Ausführung der Linien Zimmensee-Luzern, Zug-Arth und Giubiasco-Lugano; sie beschränkt sich auf die allernoth-

wendigsten Bauten, sie begnügt sich für einen großen Theil des Netzes mit der einstweilen bloß einspurigen Anlage desselben, die Herstellung der zweiten Spur der Zukunft überlassend. Auf diese Weise setzte die internationale Konferenz das weiter zu beschaffende Kapital auf 40 Mill., also auf eine Summe herab, von der sie hoffen darf, daß sie durch die verpflichteten drei Vertrags-Contrahenten und durch die Gesellschaft gedeckt werden könne.

Wie soll der Mehrbedarf von 40 Mill. gedeckt werden?

In der Luzerner-Konferenz war man gleich darüber einig, daß die restirenden 40 Millionen von den drei Vertragsstaaten und von der Bahngesellschaft beschafft werden sollen.

Mit Rücksicht auf die bereits geleisteten Beiträge wurde folgende Skala angenommen:

Italien zahlt . . .	10 Mill. Fr.	Nachsubvention
Deutschland . . .	10	" " "
Die Schweiz . . .	8	" " " und den Rest
	von 12 Millionen Franken	übernimmt die Bahn- gesellschaft.

—————
Total 40 Mill. Fr.

Auf dieser Grundlage soll also die Reconstruction der Gesellschaft versucht werden. Man gab sich anfänglich der Hoffnung hin, daß nach kurzer Zeit das schöne Ziel erreicht sein werde. Heute steht nun fest, daß Deutschland und Italien ihre 20 Millionen übernehmen, sofern die Schweiz der ihr auferlegten Verpflichtung gleichfalls nachkommt!

Wie wird die Bahngesellschaft die ihr zugebauten 12 Millionen decken? Dieselbe beabsichtigt davon 6 Millionen Obligationen in I. Hypothek in gleichen Rechten wie die bereits emittirten zu plaziren. Es sollte nun nach der erfolgten Reconstruction des Unternehmens

nicht schwer sein, diese ersten 6 Mill. auf dem Geldmarkte zu bekommen; die andere Hälfte von 6 Millionen wird in II. Hypothek gestellt. Schwerer dürfte natürlich die Plazirung dieser Hälfte sein; doch ist von offizieller Stelle bereits eröffnet, daß Bauunternehmer bereit seien, solche an Zahlungsstatt anzunehmen.

So würden also in der That nur noch die **schweizerischen 8 Millionen** fehlen, um die Reconstruction zum Gelingen zu bringen. Zählt man dem ursprünglichen Subventions-Kapital von 85 Millionen jetzt noch 28 Millionen hinzu, so stellt sich also die Gesamtsumme der Subvention auf 113 Millionen; davon übernimmt Italien allein 55 Millionen, Deutschland 30 Millionen; also gibt **das Ausland** zusammen **an eine in der Schweiz zu erstellende Bahn die Summe von 85 Millionen Franken, und verlangt von der Schweiz gar nichts anderes, als daß sie auch einen Beitrag leiste** und zwar den dritten Theil von der Summe des Auslandes, nämlich 28 Millionen d. h. jetzt noch 8 Millionen. Wahrlich man sollte glauben, daß ein solches Geschäft bald abgeschlossen wäre und nicht halb so viel zu reden gebe. Das Ausland schickt sein Geld; es wird in der Schweiz für eine Bahn verwendet, die ihr gehört, die zunächst **ihrem** Verkehre dient, die den Süden und den Norden Europas **ibr** näher bringt und die Handelshäfen des Mittelländischen Meeres und der Nordsee **ibr** öffnet!! Und die Schweiz zögert zuzugreifen? Unglaublich und doch leider wahr!

Wie sollen die schweizerischerseits zu leistenden 8 Millionen aufgebracht werden?

Das ist die Frage, welche seit mehr als einem Jahre die schweizer. Behörden, die kantonalen Regierungen und das ganze Schweizervolk beschäftigt.

Durch das Mittel des Bundesrathes wurde der Versuch gemacht, die Summe durch die 13 Kantone und die interessirten schweizerischen Eisenbahnen aufzubringen. Leider mißlang der Versuch, denn eine größere Zahl der betreffenden Kantone ist bereits so stark engagirt, daß ihnen eine weitere Betheiligung mit Rücksicht auf ihre finanzielle Situation nicht zugemuthet werden darf; hinwiederum sind andere Kantone durch die Reduktion des Netzes beeinträchtigt oder haben zum Mindesten weniger ein direktes als vielmehr indirektes Interesse an dem Zustandekommen der Unternehmung, so daß auch diese sich nicht entschließen können, ein größeres Opfer auf sich zu nehmen und endlich sind leider die Schweiz. Eisenbahn-Gesellschaften, welche zunächst durch ihre unmittelbare Verbindung mit der Gotthardbahn am meisten interessirt sind, heute in einer so mißlichen finanziellen Situation, daß auch sie beim besten Willen nicht mit großen Geldmitteln beizuspringen in der Lage sind.

Unter dieser zwingenden Nothlage wagte man einen zweiten Versuch. Derselbe bestand darin, daß Bund und Kantone die 8 Mill. theilen sollten. Den Kantonen muthete man eine Nachsubvention von 3,315,000 Fr., den beiden Gesellschaften Schweiz. Nordostbahn und Schweiz. Centralbahn eine solche von 1,500,000 zu, und der Rest sollte im Betrag von 3,185,000 vom Bunde übernommen werden. Leider hatte auch dieser Versuch fehlgeschlagen, indem gerade diejenigen Kantone, welche die Hauptsummen leisten sollten, Zürich mit Fr. 800,000 voran, die Betheiligung ablehnten.

In dieser mißlichen Lage sah sich dann der Bundesrath genöthigt, die Frage bei der Wurzel zu fassen. Er kam zu dem Beschlusse, es sei die Nachsubvention im Betrage von 8,000,000 abzüglich die von der Nordostbahn und Centralbahn zu

zahlenden	1,500,000
also im Ganzen	<u>6,500,000</u>

von der Eidgenossenschaft zu übernehmen.

In einer hierauf bezüglichen Botschaft wurde die einschlägige Vorlage der Bundesversammlung übermacht und sodann in den beiden

Räthen der Eidgenossenschaft, in den denkwürdigen Sitzungen vom Juli und August dieses Jahres berathen.

Die Debatte liegt hinter uns und wir beabsichtigen nicht, auf dieselbe zurückzukommen. Die hochwichtige Angelegenheit wurde mit der ihr gebührenden Würde in den beiden Räten nach allen Richtungen hin besprochen und berathen. Der Kampf war lang und mitunter heiß. Die Brüder schienen entzweit; der Friede im Lande war bedroht. Da erschien noch zur rechten Stunde der alte nie sterbende Veröhnungsgeist, der in Stanz den Frieden gestiftet und die Eidgenossenschaft bis auf den heutigen Tag erhalten hat. Man reichte sich die Hand, die Veröhnung gelang und ein späteres Geschlecht wird die Stunde segnen, da der sogenannte Gotthard-Kompromiß zu Stande gekommen ist. Derselbe folgt in seinem Wortlaut:

Bundsgesetz

betreffend

Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen

(Vom 22. August 1878).

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 25. Juni 1878,

beschließt:

Art. 1. Die Eidgenossenschaft bewilligt den Kantonen, welche sich bedem Gotthardbahnunternehmen mit Subventionen theilhaftig haben, zur Ausrichtung an die durch den internationalen Vertrag vom 12. März 1878 für die Schweiz in Aussicht genommene Subvention von 8 Millionen eine Summe von Fr. 4,500,000 unter der Bedingung, daß diese Kantone 2 Millionen Franken und die beiden Eisenbahn-Gesellschaften, Central- und Nordostbahn, 1½ Millionen der genannten Subvention übernehmen; sowie unter der weitern Bedingung, daß die Einzahlung des Saldos der von den Kantonen und den Gesellschaften ursprünglich übernommenen Subvention zugesichert werde.

Art. 2. Die den vorbezeichneten Kantonen bewilligte Bundesubvention, die Nachtragsubventionen der Kantone, sowie diejenigen der Eisenbahngesellschaften sind in den durch den Staatsvertrag vom 12. März 1878 bestimmten

Fristen und Modalitäten zahlbar, vorausgesetzt, daß die nachstehenden Bedingungen und Voraussetzungen nachweislich erfüllt sind:

- a. daß der Rest der Nachsubvention, bestehend in einer Million und fünfhunderttausend Franken, durch bindende, von den zuständigen Organen unterzeichnete und dem Bundesrathe nach einem von ihm aufgestellten Formular spätestens bis 31. August laufenden Jahres eingereichte Verpflichtungsscheine der schweizerischen Nordostbahn und schweizerischen Centralbahn gesichert sei;
- b. daß die vom deutschen Reiche und vom Königreich Italien laut Zusatzkonvention vom 12. März 1878 übernommenen Nachsubventionen von je zehn Millionen Franken durch offizielle Mittheilung beider Staatsregierungen fest zugesagt seien;
- c. daß die Gotthardbahngesellschaft binnen einer vom Bundesrathe ihr anzusetzenden Frist durch einen zuverlässigen Finanzausweis volle Gewißheit darüber schaffe, daß sie, unter Einrechnung der 28 Millionen neuer Subvention, die erforderlichen Mittel besitze, um das Programm der Luzerner Konferenz, beziehungsweise des Staatsvertrages vom 12. März 1878, nach den vom Bundesrathe genehmigten Plänen und Kostenvoranschlägen durchzuführen;
- d. daß die Gotthardbahngesellschaft sich in verpflichtender Weise dahin erkläre, die für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien jeweiligen vertragsgemäß normirten Maximaltaxen auch im direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien als Maximalsätze anzuerkennen und demnach auf diejenigen höheren Ansätze zu verzichten, zu deren Bezug sie durch einzelne kantonale KonzeSSIONen berechtigt gewesen wäre.

Art. 3. Für den Fall, daß die im Art. 2 des Vertrages vom 12. März 1878 festgestellte Nachsubvention von Fr. 28,000,000 zur Vollendung des Gotthardunternehmens aus irgend welchem Grunde nicht ausreichen würde, so wird der Bund keine weiteren Subsidien für dieses Werk bewilligen, und es bleibt den im Art. 1 bezeichneten Kantonen anheimgegeben, die ihnen gut scheinenden Entschliessungen zu fassen, jedoch ohne weitere finanzielle Inanspruchnahme des Bundes.

Art. 4. Der Bundesrath wird ermächtigt, dem Kanton Tessin eine Subvention von zwei Millionen Franken ein für alle mal zu geben, um ihm die Vollendung der Monte Genere-Bahn auf den gleichen Zeitpunkt zu erleichtern, in welchem die Hauptlinie Immensee-Pino vollendet sein wird.

Die definitive Uebereinkunft über die finanzielle und administrative Konstituierung und Organisation des Unternehmens ist der Bundesversammlung vorzulegen.

Art. 5. Eine Subvention von gleichem Betrage, wie die den im Art. 1 bezeichneten Kantonen gewährte, nämlich von je 4½ Millionen, wird ein für alle mal auch je für eine dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entsprechende Alpenbahn im Osten und Westen der Schweiz denjenigen Kantonen zugesichert, welche sich an einer solchen finanziell theilnehmen werden. Die Bundesversammlung wird seiner Zeit die näheren Bedingungen dieser Subvention endgültig festsetzen.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Art. 7. Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Bundesgesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 22. August 1878.

Der Präsident: **Philippin.**

Der Protokollführer: **Schiek.**

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 22. August 1878.

Der Präsident: **A. Vessaz.**

Der Protokollführer: **J. L. Lütcher.**

Im Weiteren ist von der Bundesversammlung noch folgendes Postulat beschlossen worden:

Der Bundesrath wird die Gotthardgesellschaft veranlassen, die den jetzigen Verhältnissen entsprechenden Veränderungen in ihrer Organisation und die gehörige Bestellung der Gesellschaftsbehörden vorzunehmen.

Wie steht's nun um die von den Kantonen und den Bahngesellschaften zu leistenden Beiträge?

Gleich nach dem Zustandekommen des Kompromisses veranstaltete der Bundesrath eine Konferenz der sogen. Gotthardkantone. In derselben wurde folgende Vertheilung festgesetzt:

Zürich übernimmt	Fr. 502,500
Bern "	" 402,000
Nargau "	" 402,000
Baselstadt "	" 402,000
Baselland "	" 61,500
Solothurn "	" 50,000
Thurgau "	" 40,000
Schaffhausen "	" 50,000
Luzern "	" 50,000
Schwyz "	" 30,000
Obwalden "	" 5,000
Nidwalden "	" 5,000

Total Fr. 2,000,000.

Diese Summe ist heute gesichert und es ist damit einer wesentlichen Bedingung des oben angeführten Bundesgesetzes ein Genüge geleistet.

Eine zweite Bedingung ist gleichfalls erfüllt: Die schweizerische Nordostbahn und die Centralbahn haben ebenfalls die ihnen zugeheilte Quote von Fr. 1,500,000 fest zugesagt.

Die Gesamtleistung stellt sich demnach so:

1. für die Kantone:

a) alte Subvention Fr. 12,980,000

b) neue " " 2,000,000 Fr. 14,980,000

2. für die beiden schweizerischen Bahnen, Nordostbahn und Centralbahn:

a) alte Subvention Fr. 7,020,000

b) neue " " 1,500,000 Fr. 8,520,000.

Steht nun das Schweizervolk zu dem Beschluß seiner Räte, der von der Eidgenossenschaft 4^{1/2} Mill. Franken verlangt, so wird damit das Ziel der schon lang angestrebten und ersehnten Gotthardreconstruction endlich erreicht.

Wird das Schweizervolk

am 19. Januar 1879 diesem Antrag der Bundesversammlung
seine Zustimmung geben?

Ja!!

Nach der in Kraft bestehenden Bundesverfassung muß ein Bundesgesetz auf Verlangen von mindestens 30,000 stimmberechtigten Petenten dem Volkentscheid, dem sogenannten Referendum, unterbreitet werden.

Unter dem mächtigen, befriedigenden Eindruck, den der von der Bundesversammlung abgeschlossene Friedensvertrag in allen Gauen des schweizerischen Vaterlandes hervorgerufen hatte, durfte man die Hoffnung hegen, die Appellation an den Volkentscheid werde nicht begehrt werden. Die Regierungen, welche noch unlängst in heftiger Opposition gegen eine Bundesbetheiligung gestanden, söhnten sich mit dem Bundesbeschlusse aus; die Aufregung unter der Bevölkerung in denjenigen östlichen und westlichen Kantonen, welche ihre Landesinteressen zum Theil in Gefahr zu erblicken glaubten, hatte sich mit einem Schlage gelegt. Der Geist der Versöhnung, welcher die Mitglieber der Bundesversammlung beseelte, wirkte zu Berg und Thal und darob herrschte allüberall nur ein Gefühl der Freude. Nur in dem Bundeskanton der Waadt konnte leider der Sturm nicht zur Ruhe kommen. Die 30,000 Stimmen für das Begehren einer Volksabstimmung stammen größtentheils von dort her. So sehr wir auch gehofft und gewünscht hätten, es wäre dieser Schritt nicht gethan worden, so grollen wir darob nicht. Wir können nicht grollen, weil nur ein durch die Verfassung garantirtes Recht zur Anwendung kommt, wir wollen nicht grollen, weil wir auf den gesunden Sinn des Schweizervolkes bauen und gewiß sind, daß das Volk den Weg,

der zur Wohlfahrt des Landes führt, genau kennt und ihn nicht verläßt. Von diesem unerschütterlichen Vertrauen beseelt, sehen wir den Tag der Volksabstimmung mit aller Ruhe heran nahen.

Warum werden wir bei der Abstimmung „Ja“ sagen?

I.

Wir legen unser

„Ja“

in die Urne, weil uns politische und patriotische Erwägungen dazu bestimmen.

Die Schweiz als solche ist bei dem Unternehmen engagirt; ihre Stellung als Staat gegen Außen ist in dieser Frage in hohem Grade betheilig. In den mit dem Auslande abgeschlossenen Verträgen ist es die Eidgenossenschaft, welche als Mitkontrahent figurirt. Das Ausland kennt keine Kantonsregierungen, es kennt nur die Bundesbehörde. Der Gotthard-Vertrag ist ein Staatsvertrag und diese können verfassungsgemäß nur von der eidg. Staatsbehörde abgeschlossen werden. Die Behauptung, das schweizerische Ansehen werde durch die Verwerfung keinen Schaden nehmen, denn das Ausland wisse ja wohl, daß nur eine gewisse Zahl von Kantonen bei der Gotthardsfrage zu zählen hätten, gehört in das Gebiet der lächerlichen Rabulistik. Der Bundesrath hat im Namen der Eidgenossenschaft für ein Unternehmen, an dessen Gelingen 13 Kantone den lebhaftesten Antheil nehmen, mit dem Auslande verkehrt, die Akten enthalten den Namen unserer obersten Vollziehungsbehörde und das amtliche Siegel der Eidgenossenschaft ist den Urkunden auf die Stirne gedrückt. Hat das Alles etwas zu bedeuten, oder hat das Alles nichts zu sagen? Wohl kann Niemand die Schweiz zwingen, den von ihrer obersten Behörde abgeschlossenen Vertrag einzugehen resp. gutzuheißen, aber nach den Gründen einer Ablehnung würde man fragen und Niemand im Auslande

wird begreifen, daß die Eidgenossenschaft sich weigern könnte, 85 Mill. vom Auslande für ein schweizerisches Unternehmen geschenkt anzunehmen, weil sie selbst noch 4¹/₂ Millionen Franken liefern soll? Diese Verweigerung wäre in unseren Augen nichts anderes als eine moralische und politische Bankrotterklärung. Es ist uns schwer gefallen, diesen Ausspruch zu thun, aber das Gewissen hat uns die Worte mit aller Macht in die Feder gedrückt. In der That darf man an einen derartigen Ausgang gar nicht denken; das Urtheil für die Schweiz, nicht für die Kantone, würde vernichtend lauten. Auf lange, lange Zeit hinaus wäre ihr moralischer Kredit im Auslande dahin und es ist gar nicht daran zu denken, daß zur Aufnahme neuer Verhandlungen auch nur die geringste Hoffnung wäre. Wohl aber wäre zu befürchten, daß es das Ausland wäre, welches dem Schweizer-volk vor aller Welt erklären würde: Wir haben im vollen Vertrauen einen Vertrag mit deinen Behörden abgeschlossen und haben deine Zustimmung mit aller Zuversicht erwartet, du bist aber kurz-sichtig genug und verweigerst deine Mitwirkung. Wohlan. Es sei so, weil du es so willst; aber uns wirst du nicht hindern können, nunmehr allein zu thun, wozu du keine Lust zeigst. Wir bringen auch noch die fehlenden 4¹/₂ Mill. und gehen vor ohne dich; aber jetzt sind **wir** über die Bahn in **deinem** Lande Herr und Meister und nicht mehr **du**!

Schweizervolk! Was würdest du zu einer solchen Sprache sagen? Du würdest mit einem deiner besten Söhne ausrufen: „Mich brennt dieses Geld in der Hand!“ und die Schamröthe stiege dir ins Gesicht.

II.

Wir legen unser

„Ja“

in die Urne, weil durch die Annahme des Vertrages das Land zur Ruhe gelangt.

Würde die Schweiz ihre rettende Hand von dem Unternehmen zurückziehen, so würde das in den beteiligten Landestheilen einen bitteren und bleibenden Stachel zurücklassen und das Gefühl der Zusammengehörigkeit würde einen tödtlichen Stoß erleiden. Das soll sich Niemand verhehlen. Die entschuldigende Rede, die mitunter geführt wird und die da sagt: Der Bund darf nicht helfen, weil die Gotthardbahn auch in die Kategorie der Privatbahnen gehört, wird nie, gar nie als zutreffend anerkannt werden. Ja, wohl ist die Gotthardbahn auch eine Privatbahn — aber sie ist mehr als das, sie ist ein so **allgemein schweizerisches Interesse**, wie das keine andere Bahn für sich beanspruchen kann und darf. Mit vollem Recht darf sie verlangen, daß Art. 23 der Bundesverfassung, welcher für große öffentliche schweizerische Unternehmungen Bundessubsidien vorsteht, auch für sie so gut wie für Flußkorrekturen, Alpenstraßen, Entschumpfungen u. s. w. Anwendung finden darf. Kein Mensch verwundert sich heute, daß es der Bund ist, welcher für die **Gotthardstraße** jährlich eine große Summe zahlt. — Der Schneebruch kostet Jahr für Jahr über 40,000 Fr. Man findet das ganz in der Ordnung. Sollte es nun weniger in der Ordnung sein, wenn der Bund statt der Straße der Bahn seine Unterstützung zukommen läßt? Sollte es ungereimt und ungerecht sein, wenn man verlangt, daß wenigstens diese „Schneebruchkosten“ kapitalisirt und der Gotthardbahn zugewendet werden? Sollte es ungerecht und ungereimt sein, wenn man verlangt, daß die Schweiz, welcher durch den vermehrten Verkehr auch vermehrte Zoll-Einnahmen geschaffen werden, eine bescheidene Quote hievon dem abgiebt, der ihr eine reichlicher fließende Einnahmsquelle eröffnet? Und mehr als das verlangt man eigentlich nicht; man darf mit aller Berechtigung sagen, das Opfer, das der Bund bringen soll, ist im Grunde nur ein Vorschuß, der binnen kürzester Zeit wieder abbezahlt wird, denn hier ist keine todte, sondern schaffende Kapital-Verwendung. Das zu bringende Opfer ist also an und für sich nicht groß, aber es ist groß in seiner innern Bedeutung und seiner Wirkung. Es ist ein neuer Akt echt schweizerischer

Brudertreue, eine wahrhafte Besiegelung des Wortes: Alle für Einen und Einer für Alle!

III.

Wir legen unser

„Ja“

in die Urne, weil wir volles Vertrauen in die nunmehrigen technischen und finanziellen Vorlagen besitzen.

Man sagt so oft, wohl sei jetzt von sach- und fachkundigen Männern ein neuer Kostenvoranschlag aufgestellt, wohl sei derselbe von der Bundesbehörde geprüft worden, aber es stehe immer und immer noch zu befürchten, daß über kurz oder lang der Ruf um neue Hilfe wiederkommen werde.

Diesem Bedenken entgegenen wir bloß zwei Worte. Wir sagen erstens: Die Berechnungen stammen von zuverlässiger Seite. Männer, die unser vollstes Vertrauen verdienen, haben in vollstem Bewußtsein der von ihnen übernommenen schweren Verantwortlichkeit die neue Rechnung aufgestellt; Männer, die ihrer bisherigen Stellung und ihrer Erfahrung halber vorzüglich berufen und befähigt sind, in Sachen ein Urtheil abzugeben, stehen mit ihrer Autorität und ihrem Namen dafür ein. Und zweitens: Sind Offerten von ganz soliden, kautionsfähigen Unternehmern vorhanden zu Preisen unter dem Voranschlage. **Dazu kommt, daß ja nach dem Beschluß der eidgen. Rätthe der Bundesrath den Finanzausweis der Gesellschaft zu prüfen und daß erst, wenn dieser Ausweis als genügend anerkannt wird, die Zahlung der Subvention stattzufinden hat.** Es unterliegt nun keinem Zweifel, daß der Bundesrath diese ihm überbundene Verantwortlichkeit nicht leicht nehmen wird. Die Prüfung muß nach Allem, was hinter uns liegt, eine strenge sein, und nun denken wir, daß Alles zusammen werde doch genügen, um mit vollem Vertrauen in die Zukunft blicken zu können.

IV.

Wir legen unser

„Ja“

in die Urne, weil wir von der Gotthardreconstruction eine Besserung unserer so schwer darniederliegenden eisenbahnlichen und wirthschaftlichen Verhältnisse erwarten.

Vorerst begegnen wir hier dem Einwande, es sei die Subvention nur ein Geschenk, welches man den Obligationären und den Aktionären der Gesellschaft mache. Gesezt nun, diese Auffassung wäre richtig — sie ist es aber in That und Wahrheit nicht — so läge darin durchaus kein Grund, die Vorlage zu verwerfen. Der Sturz der Gesellschaft wäre nach unserem Dafürhalten ein großes nationales Unglück, so riesengroß in seinen materiellen Verheerungen, wie selbst ein Krieg sie kaum in größerem Maße herbeizuführen im Stande wäre. Bekanntlich beträgt das Obligationen-Capital 68 und das Aktien-Capital 34 Millionen Franken und diese 102 Millionen sind wohl meistens schweizerisches Capital. In Folge des Concurse wäre mit einem Schlage die so enorme Summe zum größten Theil für immer verloren und jede Hoffnung, einen Theil davon wieder zu finden, für alle Zeiten verschwunden. Wie vielen tausend und tausend Familien würden dadurch die empfindlichsten Wunden geschlagen. Wir unsererseits können nicht mit kalter Theilnahmlosigkeit auf den Ruin so vieler Existenzen blicken.

Bis jetzt war man in der Schweiz nicht bloß gewohnt, sondern man fühlte sich verpflichtet, ein großes Landesunglück gemeinsam zu tragen. Bei Unglücksfällen elementarer Ereignisse öffnete sich die Bruderhand. Die Hülfe floß von allen Seiten. Wir hören zwar wohl von dieser und jener Seite erwiedern, im vorliegenden Falle sei Jeder selber an dem erlittenen Schaden schuld, denn Niemand habe ihn ja veranlaßt, sein Geld in die Unternehmung zu werfen.

Es ist das wahr und wir geben sogar ferner zu, daß ein Theil des Kapitals aus egoistischen Gründen darin ein Placement gesucht hat; aber es ist nicht minder wahr, daß weitaus die größte Summe in vollem Vertrauen und ohne Gewinnsucht hier eine solide Anlage zu finden hoffte. Denken wir nur an die Summen, die aus den öffentlichen Gütern und aus den Kassen der Wittwen und Waisen geflossen sind und man wird uns Recht geben müssen, wenn wir sagen, hier hat die Vorsicht und nicht die Spekulation und Gewinnsucht gehandelt; hier ist kein Gründerthum im schlimmen Sinne des Wortes vorhanden! Sollen wir unser Auge zudrücken und unsere Hand für alle diese hart Betroffenen kalt und gefühllos verschließen? Wir können das thun — aber die unparteiische Geschichte würde einst sagen: Es war das hart und darum nicht mehr schweizerisch gedacht und gehandelt!

Doch wir wollen auf das Unglück des Einzelnen nicht weiter mehr zurückkommen und Jeden seinem Schicksale überlassen; trotz alledem ist aber die Kalamität ein schwerer Schlag für den Gesamt-Wohlstand des Vaterlandes; denn um die Summe, welche verloren geht, wird auch das **Nationalvermögen** kleiner und um die gleiche Summe die **Steuerkraft** des Landes geschwächt. Was also gerettet wird, das rettet man zugleich auch wieder dem eigenen Lande und jeder Franken kommt wieder dem Ganzen zu gut.

Aber die Gotthardbahn ist ja nicht die einzige Bahn, die der Hülfe bedarf, gibt es ja der Unternehmungen noch viele, die ebenso schlimm daran sind und wo der Beistand ebenso nöthig ist: so lautet ein weiteres Bedenken. Ja wohl sind die meisten schweizer. Eisenbahnen gegenwärtig in einer Nothlage; die Einen mehr, die Andern weniger, aber krank, schwer krank liegen sie alle darnieder. Man darf gar nicht daran denken, wie viele hundert Millionen in den Eisenbahnen vergraben liegen und wie schwer der Verlust auf dem Einzelnen und auf dem Gemeinwesen lastet.

Leider kann man nicht allen diesen Gesellschaften der Retter in der Noth werden, und deshalb liegt der Schluß nahe, es sei auch

der Gotthard seinem Schicksale zu überlassen. Es wäre das aber ein arger Trugschluß. Und warum? Darum, weil in der Rettung des Gotthard glücklicherweise auch eine Hülfe für die Uebrigen liegt. Es würde uns zu weit führen, wollten wir im Einzelnen nachweisen, welche Vortheile aus der Gotthard-Rekonstruktion auch für die Nordost-, Central- und Nationalbahn und ebenso sehr für die Jura-Bern-Bahn, wie für die ost- und westschweizerischen Bahnen liegt. Es mag vollständig genügen, nur im Vorbeigehen darauf hinzuweisen, daß die Gotthardbahn für alle diese Bahnen — auch nicht eine Einzige ausgenommen — zur reichlich fließenden Quelle neuen Verkehrs wird. Ja es ist unsere feste und unerschütterliche Ueberzeugung, daß nur in der Rettung des Gotthard auch das Heil für alle übrigen Bahnen zu suchen und zu finden ist. Der mächtige Verkehrsstrom vom Süden nach Norden und umgekehrt wird nach allen Richtungen seine Arme verzweigen und für alle werden neue Verkehrsgebiete erschlossen. **Der Gotthard ist für keine einzige Schweizerbahn eine Konkurrenzbahn; er ist für Alle nur eine neue Zufahrtslinie.** Hilft man also dem Gotthard, so hilft man auch allen übrigen Bahnen und darum ist er unserer Hülfe in vollstem Maße werth.

V.

Wir legen unser

„Ja“

in die Urne, weil durch die Gotthardbahn der Kanton Tessin enger als bisher mit der Schweiz verbunden wird und verbunden bleibt.

Der Kanton Tessin ist durch den Alpenwall von der ganzen übrigen Schweiz wie abgeschnitten; die geographische Lage drängt und zwingt dessen Verkehr mehr nach dem Süden. Sprache und Sitte des Volkes sind italienisch; die Gesinnung aber ist gut schweizerisch. Die Erleichterung und Abkürzung der Verbindung des Ganzen mit dem bisherigen isolirten Kanton wird eine wesentliche geographische An-

näherung und damit aber auch eine innigere politische und staatliche Vereinigung herbeiführen. Der Kanton Tessin bleibt mit der Gotthardbahn der Schweiz für immer gesichert und damit ist auch eine weitere allgemeine Gefahr, nach und nach abzubrockeln, ganz erheblich abgeschwächt.

Die Lostrennung eines unserer südlichen Glieder birgt weitere Gefahren. Ist der Anfang der Ablösung einmal gemacht, wer weiß, wie bald und wo die Lust zu weiterer Abrundung der Grenze unseres Landes wach gerufen wird. Die Schweiz hat somit ein ganz wesentliches politisches Interesse, wenn sie eine Unternehmung unterstützt, die nachdrucksam mitwirkt, ein Glied noch inniger als bisher an das Ganze zu knüpfen.

Wir freuen uns daher ganz besonders auch über jenen Theil des von den eidgen. Räten angenommenen Gesetzes, wonach dem Kantone Tessin 2 Millionen Franken für die Erstellung der Linie Giubiasco-Lugano, der sogenannten Genere-Linie, insbesondere in Aussicht gestellt wird.

Der wunde Fleck des abgekürzten Bauprogrammes liegt offenbar in dem Wegfall dieser Linie. Der Kanton Tessin wird durch den Monte Genere in zwei Theile zerschnitten; der Verkehr dieser beiden Kantonstheile ist dadurch außerordentlich erschwert, ja beinahe unmöglich gemacht. Der südliche Theil verkehrt heute mehr mit Italien als mit dem eigenen Kanton und mit der Schweiz und diese Verbindung wird erleichtert und begünstigt durch die Eisenbahnverbindung mit den oberitalienischen Bahnen. Es ist Alles dazu angethan, den Blick dieses Kantonstheiles nach dem Süden zu richten und darin liegt eben eine politische Gefahr von großer Bedeutung für die Schweiz. Die Erstellung der Stammlinie Pino-Zimmensee, um die es sich also zunächst handelt, wird dieser Gefahr begegnen. Einmal bringt sie selbst doch jetzt schon den Kanton Tessin näher an das Ganze, und sodann sagen wir, wird die Erstellung dieser Stammlinie auch die der Zweiglinie mit eiserner Nothwendigkeit nach sich ziehen. Fällt der Gotthard, so ist

die Zweiglinie für immer verloren; kommt der Gott-
hard zu Stande, so handelt es sich um mehr oder
weniger Jahre bis auch die Anschlußbahn durch den
Monte Genere erstellt sein wird. Die Aussichten hiefür
sind heute schon sehr günstig. Der Bund offerirt also zwei Millionen,
Tessin selbst schießt sich an, neue Opfer zu bringen und Italien ist
es wiederum, das auch für diese Zweiglinie eine ganz bedeutende
Unterstützung hoffen läßt. Mit Rücksicht auf alle diese nur kurz
berührten aber eminent wichtigen Verhältnisse, kommen wir zu dem
Schluß, daß die Stellung der Schweiz zum Kantone Tessin allein
schon, wenn man also von allen übrigen Momenten ganz absehen
würde, die Gotthardsubvention durchaus rechtfertigt, und daß es eine
unverzeihliche, politische Kurzsichtigkeit wäre, wollte man die wenigen
Millionen sparen und dafür unendlich mehr risquieren! Mehr wollen
wir hier nicht sagen!

VI.

Wir legen unser

„Ja“

**in die Urne, weil schon der Bau der Gotthardbahn
unserem Lande reichlichen Verdienst bringen wird.**

Tausenden von Arbeitern wird Gelegenheit geboten, eine lohnende
Beschäftigung zu finden, und das ist in einer Zeit, da Handel und
Verkehr stocken, wo die Fabriken zurückhalten, die Werkstätten die
Zahl ihrer Arbeiter reduzieren, wahrlich nichts Geringses. Der Ar-
beitslohn für die Gotthardbahn wird nach vielen, vielen Millionen
zählen; wir schätzen solchen auf eine Million per Monat. Dieses
Geld bleibt im Lande und vertheilt sich in gar viele Hände.
Es wird wieder ausgegeben für den Unterhalt und nur die
Ersparniß wird als Reserve zurückgelegt. Es sind also der
Bäcker, der Metzger, der Schuster, der Schneider und wie sie alle
heißen, in deren Hände wiederum ein großer Theil des Verdienstes

abgegeben wird und sodann [von hier aus seinen Weg weiter geht vom Gotthard aus wird ein reicher Strom herabfließen, der im Lande seine Verzweigungen überallhin ausbreitet und befruchtend wirken wird.

VII.

Wir legen unser

„Ja“

in die Urne, weil die Gotthardbahn auch wesentlich zur Förderung der landwirthschaftlichen Interessen wirken wird.

Daß die Gotthardbahn nicht auch unserer Landwirtschaft von Nutzen sein wird, wird Niemand ernstlich bestreiten wollen. Welchen Vortheil eine Eisenbahn dem Absatze der Landesproducte bietet, davon wissen diejenigen am besten zu berichten, welche das Glück haben, ihr Heimwesen an einem Eisenstrange zu wissen. Der Markt ist für alle Producte unendlich größer; was früher nur in der Nähe abgesetzt werden konnte, das wird heute auf viele hundert Stunden versandt. Je größer aber das Absatzgebiet, desto größer die Nachfrage und desto besser der Preis. Was dieß zu sagen hat, das haben uns die letzten Jahre gezeigt; so wollen wir nur von einem Artikel beispielsweise reden, vom Obst. Die Obstauszuhre aus der Schweiz ist neuern Datums, ist aber in den letzten Jahren bedeutend gewesen. Aus der Ostschweiz wurden viele Tausend Centner Mostobst nach Deutschland ausgeführt. Die Folge war sofort die, daß der Preis sich steigerte.

Von der Gotthardbahn erwarten nun die ersten Landwirthe und Pomologen der Schweiz, daß sie in Italien ein neues lohnendes Absatzgebiet für unser Wirthschaftsobst eröffnen werde. Sodann ist der Handel in Käse jetzt schon ganz bedeutend; ebenso datirt der Viehhandel der Schweiz mit Italien schon von Alters her. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn wird dieser Verkehr sich ganz ge-

waltig steigern und die schweizerischen Landwirthe werden sich darob nicht zu beklagen haben.

Nun ist in der letzten Zeit gegenüber der Gotthardbahn die Befürchtung herauf beschworen worden, gerade diese Bahn könnte eine nachtheilige Rückwirkung auf einen besonderen Zweig unserer schweizerischen Landwirthschaft, für den Weinbau nämlich, üben. Es wird da gesagt, der italienische Wein werde den hiesigen verdrängen, weil er billiger sei. Diese Einrede ist uns nicht neu. Wir haben sie schon damals gehört, als man nach dem Osten und nach dem Westen unseres Landes Bahnen baute. Da hieß es auch: Nun kommt der Ungar, nun kommt der Franzose und der Spanier und bringt uns so billige Weine, daß wir unsere Schweizer-Weine nicht mehr absetzen können. Du lieber Gott, was ist nun eingetroffen? Allerdings liefern uns Oesterreich, Frankreich und Spanien jährlich viele Piecen Wein; ihre Zahl ist groß! Sind deshalb unsere Weine weniger gesucht? Ist ihr Preis etwa gesunken? Von all dem das Gegentheil. Die Vorzüge unserer Weine, ihre Frische und ihre Lagerhaftigkeit, werden denselben ihren Werth immer sichern und wenn nun vollends einem rationellen Betrieb des Weinbaues fortan die verdiente Aufmerksamkeit geschenkt wird, so ist das schweizerische Weinproduct vor fremder, gefährlicher Konkurrenz noch lange sicher. Wenn der diesjährige Weinpreis gegenüber dem vorjährigen etwas zurücksteht, so liegt der Grund nicht in größerer Weineinfuhr; sondern ganz anderswo. Die gegenwärtigen mißlichen wirthschaftlichen Verhältnisse, die Stockung in Handel und Verkehr und die damit verbundene Verdienstlosigkeit mahnen eben alle Schichten der Bevölkerung zum Rückhalten, zum Einschränken, zum Sparen. Die natürliche Folge davon ist einfach die, daß der Konsum sich mindert.

Gesetzt nun aber auch, es würde durch vermehrte Einfuhr für unser eigenes Produkt eine Gefahr entstehen, so haben wir ja immer noch das Messer in der Hand; es ist dieß eine richtige Regulirung der Zoll- und Handelsverträge. Jetzt kommt der

fremde Wein fast zollfrei über die Grenze, während unserem Product die Ausfuhr durch exorbitante Zölle abgeschnitten ist. Also hier helfe man, wenn es die Noth erfordert; es ist das besser als die Unterbindung einer Verkehrsader. Nur ungern sind wir auf diesen speciellen Punkt zu sprechen gekommen; denn wir lösen die landwirthschaftlichen Interessen nicht gerne von denen der Industrie, des Kapitals und der Arbeit ab, weil Eines das Gedeihen des Andern bedingt, aber wir mußten es thun, um die Gehaltlosigkeit der in jüngster Zeit in so gehässiger Weise ausgestreuten Befürchtungen offen darzulegen.

Schlußwort.

So haben wir denn in guten Treuen dem großen Werke unser freudiges

„Ja“

zugewißert. Wir haben das Wohl und das Weh des Vaterlandes in ernste Erwägung gezogen. Mit gutem Gewissen können wir dem Volke die Annahme des bezüglichen Gesetzes empfehlen, weil wir uns frei von jeglichem persönlichem Interesse wissen. Voll Vertrauen sehen wir dem Volks-Entscheid entgegen. Wir hoffen mit aller Zuversicht, der 19. Januar 1879 werde ein neuer Ehrentag in der so reichen Geschichte unseres Volkes werden; er werde des Landes Ehre nach Außen wahren und den Frieden im Innern neu begründen.

Der Geist, der die Vertreter des Landes beselte, wird auch über unserm Volke walten. Er ist der Geist der Einigung! Er ist groß in seinem Ursprung, denn er stammt aus der Bruderliebe; er ist mächtig in seiner Wirkung, denn er löst eine hochwichtige, die Wohlfahrt des Landes tiefberührende Frage.

Drum Gottbefohlen!

**ETH Zürich
Bibliothek**

BIC

2289) *

Abt. T

Nummer U

Band

Teil

Aufl. E

S

BUCHKARTE

Bitte nicht herausnehmen!

0060/1 27527



9/84