

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 21

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT. — Gotthardbahn. Der Nachtragsvertrag zu dem Vertrag vom 15. October 1869, über den Bau und Betrieb der Gotthardeisenbahn. Aus dem Protocoll der Berathungen der 48. und 50. Sitzung des deutschen Reichstages. — Das Gotthard-Unternehmen. Ingenieur F. Rinecker's Zusammenstellung der wichtigsten Projecte in technischer und finanzieller Beziehung, von P. Berichtigung. — La Métallurgie et les Expositions Universelles. — Chemin de fer à voie étroite d'Haironville à Triaucourt. Inauguration d'une première section. — Appareil destiné à mesurer le travail du fer, par A. — Der Bau des k. k. Reichsrathsgebäudes in Wien. Aus einem Vortrag von Architect Theodor Ritter v. Hansens, Oberbaurath in Wien. — Kleine Mittheilungen: Die grösste englische Eisenbahn. Die Kraft-Transmissionsanlage in Schaffhausen. Der Besuch der Ausstellung in Paris. Anzahl der Aussteller. — Literatur: Handbuch zur Methode der Holz- und Marmor-Malerei. — Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Techniker-Versammlung. — Chronik. — Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz in Winterthur. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich.

Gotthardbahn.

Der Nachtragsvertrag zu dem Vertrag vom 15. October 1869, über den Bau und Betrieb der Gotthardeisenbahn. Aus dem Protocoll der Berathungen der 48. und 50. Sitzung des deutschen Reichstages.

Bezüglich den von der Luzerner Conferenz 1877 ausgearbeiteten Nachtragsvertrag verweisen wir unsere Leser auf Bd. VI, Nr. 26, Seite 206.

Der Präsident Dr. v. Forckenbeck ertheilt das Wort dem Präsidenten des Reichskanzleramtes, Staatsminister Hofmann, welcher die gegenwärtige Situation der Gotthardbahn erörtert, die wir bei unsern Lesern als bekannt voraussetzen. Die Voten der folgenden Redner geben wir wörtlich:

Abgeordneter Gerwig: Meine Herren, man kann wohl sagen, dass der Gotthard etwas Unglück hat; er steht schon so lange auf der Tagesordnung, und heute kommt er vor einem ziemlich leeren Hause in einer Stunde zur Sprache, wo das Interesse für die Sache gewiss nicht mehr besonders gross ist. Ich werde desswegen mich bei der ersten Berathung nicht auf einzelne Punkte einlassen, sondern denke, dass in der zweiten Berathung bei den einzelnen Artikeln sich Gelegenheit finden wird, diese oder jene Bemerkung anzuknüpfen. Ich will nur meine Stellung zu dem vorliegenden Nachtragsvertrag aussprechen.

Ich glaube, wir können der Regierung keinen Vorwurf machen, dass sie dieses s. Z. mit so viel Wohlwollen aufgenommene Unternehmen, dieses grosse, und den Staaten, welche sich daran betheiligen, Ehre machende Unternehmen, nicht im Stich lassen will. Dass wir weitere Opfer bringen wollen, dem will ich gern ebenfalls beistimmen. Ich kann nur die Hoffnung nicht lebhaft theilen, dass der Weg, auf dem man es nun versucht, wirklich zum Ziel führen wird.

Die Regierung hat wohlweislich die Ratification des Vertrags an die Bedingung geknüpft, dass die Eisenbahngesellschaft nachweise, dass sie im Besitz der nöthigen Mittel sei. Es sind von Italien und Deutschland ja sehr grosse Opfer schon früher gebracht worden, sie haben 85 Millionen mit den Eisenbahngesellschaften und Cantonen der Schweiz beigetragen. Italien und Deutschland zusammen sollen nun weitere 20 Mill. und die Schweiz 8 Mill. aufbringen. Wir wollen also freundlichst entgegenkommen und wollen auch diese 10 Millionen in Aussicht stellen. Da ist aber doch sehr zu fürchten, dass nach allem, was wir aus den Zeitungen ersehen, aus der ganzen Stimmung, bei der gegenwärtig ausserordentlich gedrückten Lage der Verhältnisse, namentlich auch in der Schweiz, es nicht möglich sein werde, die weiteren Millionen aufzubringen. Auch ist der Nachtragsvertrag oder sind die Grundlagen des Finanzplans doch etwas sehr wankend. Es ist angenommen, dass von den 13 Mill., die noch auf die Actien einzuzahlen sind, ebenfalls nichts ausbleibe, und es ist doch schwer anzunehmen, dass bei Actien, die gegenwärtig so billig zu haben sind, alle Actionäre weitere Einzahlungen machen. Ebenso stehen die Obligationen im Augenblick so ausserordentlich niedrig, dass die 20 Mill., welche weiter geleistet werden sollen, von dem Consortium doch jedenfalls auch nur werden mit sehr grossen Opfern aufzubringen sein. So fürchte ich, dass schliesslich ein anderes

Rechenexempel wird aufgestellt werden müssen, und dass es sich zeigen wird, dass der Wille zwar gut war, aber dass der Erfolg nicht der sein wird, der er sein sollte.

Ich muss noch darauf aufmerksam machen, dass die Grundlage dieser neuen Uebereinkunft, der Kostenanschlag, im Jahr 1876 aufgestellt wurde; die Conferenz tagte im Jahr 1877. Es wurde damals angenommen, dass im Frühjahr oder im Sommer 1877 mit dem Weiterbau werde fortgefahren werden können, es wurde angenommen, dass die Gesellschaft bis dahin sich reconstruiren könnte. Nun sind wir schon in das Jahr 1878 eingerückt, und wenn wir in die Zukunft sehen und bedauernd finden, dass die Unternehmung schwerlich schnell reconstruirt werden kann, so finden wir zugleich, dass abermals eine Masse von Zinsen anwachsen und die Unternehmung schwer belasten wird. Wir zehren, ohne zu arbeiten, vom Baucapital, indem wir Zinsen hinausgeben müssen, wir betreiben die Tessiner Thalbahnen von 66 Kilometern Länge mit fortwährendem Verlust. So wird nichts nützlich betrieben, als der grosse Tunnel, und ich hätte sehr gewünscht, man hätte ein Interregnum eintreten lassen können in den Bau der Gotthardbahn, um nur den Tunnel zu bauen, und um alle anderen Verluste, die jetzt eingetreten sind, bei Seite zu schieben. Es treten jetzt die grossen Mängel hervor, welche dem ersten internationalen Vertrage anhaften. Man hat damals dem Andringen der Cantone, den localen Wünschen der Schweizer eben zu sehr Rechnung getragen. Das ist nun die Achillesverse des ganzen Unternehmens geworden. So hat man leider die Tessiner Thalbahnen durch die internationale Uebereinkunft in die erste Reihe gestellt, man hat gesagt, sie müssen in 3 Jahren nach der Constatuirung der Gesellschaft fertig sein. Es sind dann solche Anforderungen an ihre Ausführung gestellt worden und alle Verhältnisse sind derart ungünstig gewesen, dass wirklich eine erschreckende Ueberschreitung eingetreten ist. Sie zehren an dem Mark des Unternehmens und müssen unter fortwährendem Verluste fortbetrieben werden. Wegen der 3 Mill. Fr., welche der Canton Tessin beizutragen hat, hat man nun jährlich einen Verlust von 4 Mill. an Bauzinsen, ja man muss noch auf den Betrieb darauflegen. In demselben Canton Tessin, in dem zum Theil mit internationalen Mitteln diese Bahnen geschaffen worden sind, in demselben Canton Tessin ist man ja sogar störrig, die schuldige Subvention zu bezahlen und sträubt sich vor einer weiteren Subvention. Ich frage Sie, wo soll da der gute Muth herkommen, vom Ausland ein Unternehmen zu unterstützen, wenn die nächsten Interessenten, die man früher so sehr verhätschelt hat, dass dadurch das Unternehmen in eine schlimme Lage gekommen ist, eine solche Stellung nehmen?

Ich sage also, ich begrüsse die Vorlage, ich gebe zu, dass die Regierung unter den gegebenen Verhältnissen nicht anders thun durfte, sie musste ihr Wohlwollen zeigen, und ich hoffe, der Reichstag wird ebenfalls sein Wohlwollen dadurch ausdrücken, dass er dem Antrag seine Zustimmung ertheilt, aber ich kann mir wirklich nur geringe Hoffnung machen, dass unser heutiger Beschluss zu einem endlichen guten Ziele führe. Ich glaube immer, wir werden ein ander Mal wieder über diesen Gegenstand zusammenkommen.

Abgeordneter Dr. Hammacher: Meine Herren, ich komme im Wesentlichen zu demselben Resultat, wie der Herr Vordredner. Ich stimme ihm zunächst darin vollkommen bei, dass wir uns nicht der zuversichtlichen Hoffnung hingeben dürfen, die der Ausführung des St. Gotthardunternehmens entgegenstehenden Schwierigkeiten werden in dem Fall als überwunden anzusehen sein, dass wir die Regierungsvorlage, die auch ich befürworte, annehmen. Es ist, wenn die jetzt verlangte Gesamtsubvention in der Höhe von 28 Millionen Franken, zu der wir 10 Mill., Italien 10 Mill., die Schweiz 8 Mill. contribuiren soll, beschafft wird, ausserdem nothwendig, dass erstens die vorhandene Privat-Eisenbahngesellschaft eine weitere Summe von 12 Mill. Fr. beschafft, und dass sie zweitens auf die bereits ausgegebenen Actien und Obligationen die Resteinzahlungen in der Höhe von 33 Mill. Fr. bekommt. Erst dann — wie aus dem mitgetheilten Schlussprotocoll hervorgeht — wenn nach allen diesen Richtungen der Eingang der zur Vollendung des Unternehmens unbedingt erforderlichen Gelder sicher gestellt ist, würde auf Grund der von uns verlangten Zustimmung zur Her-